Lade- und Löschfristen im Seerecht.

Inaugural-Dissertation

der

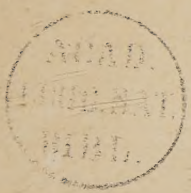
juristischen Fakultät

der

Friedrich Alexanders-Universität zu Erlangen

vorgelegt von

Emil G. Warneken
aus Burgdamm
Referendar in Bremen.



Approbiert am 8. Februar 1908.

Vegesack 1908.
Druck von F. W. L. Borowsky.

183

Referent: Univ.-Professor Dr. E. Sehling.

Meinen lieben Eltern!

Inhaltsverzeichnis.

Seite

§ 1. Einleitendes: Die Bestimmungen über Lade- und Löschfristen im alten und im neuen Handelsgesetzbuch. Analogie zwischen Lade- und Löschfristen 1

Verfrachtung eines Schiffes im Ganzen und Verfrachtung eines verhältnismäßigen Teiles oder eines bestimmt bezeichneten Raumes.

Lade- und Löschzeit.

§ 2. Allgemeines 4

§ 3. Beginn der Lade- und Löschzeit 9

§ 4. Voraussetzungen der Lade- und Löschbereitschaft 11

§ 5. Anzeige der Lade- und Löschbereitschaft.. 30

§ 6. Dauer der Lade- und Löschzeit 43

§ 7. Die Ueberliegezeiten 56

Beendigung der Liegezeit.

§ 8. Beendigung der Wartezeit im Abladungshafen 62

§ 9. Beendigung der Liegezeit im Löschungshafen 77

§ 10. Berechnung der Lade-, Lösch- und Ueberliegezeit 84

§ 11. Stückgüterverfrachtung 101

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41542704_0031

Literaturverzeichnis.

Ahlers, Ueber die Lade- und Löschfrist und das Liegegeld nach dem Reichsgesetz, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt, vom 15. Juni 1895; Erlanger Inauguraldissertation, Erlangen 1900 (zitiert: Ahlers).

Archiv für Theorie und Praxis des Allgemeinen Deutschen Handelsrechts, herausgegeben von Busch, Leipzig (zitiert: Buschs Arch.).

Boyens, Das deutsche Seerecht, unter Berücksichtigung des Kommentars von Lewis, Leipzig 1897/1901 (zitiert: Boyens).

Central-Organ für das deutsche Handels- und Wechselrecht, herausgegeben von Löhr, Elberfeld (zitiert: Zentralorgan).

Cosack, Lehrbuch des Handelsrechts, 6. Auflage, Stuttgart 1903.

Endemann, Handbuch des deutschen Handels-, See- und Wechselrechts, IV. Band, erste Abteilung, Leipzig 1884; daselbst dritter Abschnitt: Lewis, das Transportgeschäft S. 123 ff. (zitiert: Lewis bei Endemann).

Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen, herausgegeben von den Mitgliedern des Gerichtshofes, Leipzig (zitiert: Entsch. R. G.).

Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts, herausgegeben von den Räten des Gerichtshofes, Erlangen (zitiert: Entsch. R. O. H. G.).

Entwurf eines Handelsgesetzbuchs für die preußischen Staaten, nebst Motiven, Berlin 1857 (zitiert: Preuß. Entw. bezw. Preuß. Entw. Mot.).

Förtsch, Die Reichsgesetze, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt und der Flößerei, 2. Auflage Leipzig 1900.

Gareis, Das deutsche Handelsrecht, 7. Auflage Berlin 1903.

Gaupp-Stein, Die Civilprozeßordnung für das deutsche Reich, 8. u. 9. Auflage, I. Bd., Tübingen 1906 (zitiert: Gaupp-Stein I.).

Hamburgische Gerichtszeitung 1861—1867, herausgegeben von Nathan (zitiert: Nathans H. G. Z.).

Handbuch des Seerechts, II. Band, von Pappenheim (III. Abteilung, III. Teil, II. Band des Systematischen Handbuchs der deutschen Rechtswissenschaft) Leipzig 1906.

Hauptblatt der Hamburgischen Gerichtszeitung, 1868—1879, und Hauptblatt der Hanseatischen Gerichtszeitung, seit 1880 (zitiert: H. Bl.).

Hermann und Hirsch, Sammlung seerechtlicher Erkenntnisse des Handelsgerichts zu Hamburg, nebst den Entscheidungen der höheren Instanzen, Hamburg 1871 (zitiert: Hermann u. Hirsch).

Koch, Allgemeines deutsches Handelsgesetzbuch mit Kommentar in Anmerkungen, 2. Auflage, Berlin 1868.

Lewis, Das deutsche Seerecht, ein Kommentar zum 5. Buch des A.D.H.G.B., erster Band 2. Auflage, Leipzig 1883 (zitiert: Lewis).

Löhr, Das allgemeine deutsche Handelsgesetzbuch, Elberfeld 1868.

Makower, Handelsgesetzbuch mit Kommentar, zweiter Band: Buch IV (Seehandel) herausgegeben von Loewe, 12. Auflage, Berlin 1900 (zitiert: Makower).

Mecklenburgische Zeitschrift für Rechtspflege und Rechtswissenschaft, herausgegeben von Blanck usw., 14. Band 1. Heft 1895.
Meier in Löhrs Zentral-Organ für das deutsche Handels- und Wechselrecht, Elberfeld, neue Folge Band 4 S. 11 ff. (zitiert: Meier im Zentralorgan).
Mittelstein, Deutsches Binnenschiffahrtsrecht, erster Band: Reichsrechtliche Bestimmungen, 2. Auflage Leipzig 1900.
Neues Archiv für Handelsrecht, herausgegeben von Voigt und Heinichen, Hamburg (zitiert: Neues Archiv).
Praxis des Reichsgerichts in Zivilsachen, bearbeitet von Bolze, Leipzig (zitiert: Bolze).
Protokolle der Kommission zur Beratung eines allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuchs, herausgegeben von Lutz, Würzburg 1858 ff. (zitiert: Prot.).
Rechtsprechung der Oberlandesgerichte auf dem Gebiete des Zivilrechts, herausgegeben von Mugdan und Falkmann (zitiert: Mugdan u. Falkmann).
Schaps, Das deutsche Seerecht, Kommentar zum 4. Buch des Handelsgesetzbuchs, Berlin 1897—1906 (zitiert: Schaps).
Scherer, Das deutsche Seerecht, Leipzig 1901.
Schleswig-Holsteinische Anzeigen für das Jahr 1890.
Seebohm, Sammlung seerechtlicher Erkenntnisse des Handelsgerichts zu Hamburg 1865/1866 (zitiert: Seebohm).
Seufferts Archiv für Entscheidungen der obersten Gerichte München und Leipzig (zitiert: Seuff. Arch.).
Soergel, Rechtsprechung, 1900—1906.
Staub, Kommentar zum Handelsgesetzbuch, 8. Auflage, Berlin 1906 u. 1907.
Ullrich, Sammlung von seerechtlichen Erkenntnissen des Handelsgerichts zu Hamburg, Hamburg 1858 u. 1861 (zitiert: Ullrich).
Warneyers Jahrbuch der Entscheidungen 1900 ff. (zitiert: Warneyer.).
Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht, herausgegeben von Goldschmidt usw., Stuttgart (zitiert: Goldschmidts Zeitschr.).
Zeitschrift für Verwaltung und Rechtspflege im Großherzogtum Oldenburg, herausgegeben von v. Bach usw., Band 18, 1891.

Abkürzungen.

Hans. O. L. G. = Hanseatisches Oberlandesgericht (Oberlandesgericht zu Hamburg).
H. G. = Handelsgericht.
H. G. B. = Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897.
L. G. = Landgericht.
O. A. G. = Oberappellationsgericht.
O. G. = Obergericht.
O. L. G. = Oberlandesgericht.
R. G. = Reichsgericht.
R. O. H. G. = Reichsoberhandelsgericht.

Einleitendes.

§ 1.

Die Bestimmungen über Lade- und Löschfristen im alten und im neuen Handelsgesetzbuch. Analogie zwischen Lade- und Löschfristen.

Das allgemeine deutsche Handelsgesetzbuch enthielt die Bestimmungen über Lade-, Lösch- und Ueberliegezeiten in den Artikeln 568—606. Diese Vorschriften sind inhaltlich bis auf den heutigen Tag die gleichen geblieben: Weder die durch Bundesgesetz vom 5. Juni 1869 erfolgte Erklärung des allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuches zum Gesetz des Norddeutschen Bundes[1]), noch diejenige zum Gesetz des Deutschen Bundes[2]), noch auch die Erklärung zum Reichsgesetz durch § 2 des Einführungsgesetzes zur Reichsverfassung vom 16. April 1871[3]), noch endlich die Neubearbeitung, deren Ergebnis das „Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897" war[4]), haben eine inhaltliche Abänderung mit sich gebracht. Aus den Artikeln 568—606 sind die §§ 567—605 geworden: Ein Vergleich der genannten Gesetzesstellen zeigt, daß lediglich einige nach der

[1]) Vgl. § 1 d. Gesetzes, betr. die Einführung der allgemeinen deutschen Wechselordnung, der Nürnberger Wechselnovellen und des allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuches als Bundesgesetze, vom 5. Juni 1869, Bundesgesetzblatt des Nordd. Bundes, 1869 Nr. 32 S. 379, 404—600.

[2]) Vgl. Art. 80 der Verfassung des Deutsches Bundes, Bundesgesetzblatt des Nordd. Bundes, 1870 Nr. 51 S. 627, 647.

[3]) Vgl. § 2 des Gesetzes, betreffend die Verfassung des Deutschen Reiches, vom 16. April 1871, Bundesgesetzblatt des Deutschen Bundes Nr. 16 S. 63.

4) Vgl. Reichsgesetzblatt 1897 Nr. 23 S. 219—436.

fünfunddreißigjährigen Geltungsdauer des allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuches notwendig gewordene Abänderungen sprachlicher Ausdrucksweise vorgenommen worden, daß jedoch die materiellen Rechtsbestimmungen dieselben geblieben sind.

Die Wissenschaft, der vielfach die Aufgabe der Gesetzesauslegung auf dem von den genannten Paragraphen umfaßten Gebiet zugefallen ist, hat uns nach dieser langen, jetzt etwa fünfundvierzigjährigen unveränderten Geltungsdauer in Theorie und Praxis eine Einheitlichkeit — mit wenigen Ausnahmen — in Rechtsauffassung und Rechtsprechung gebracht, die bei dem stets wachsenden Verkehr und bei den sich hieraus notwendig ergebenden, immer häufig vorkommenden Streitigkeiten nur von allergrößtem Nutzen sein kann — nicht zum wenigsten mit Rücksicht auf die in solchen Prozessen meist sehr bedeutenden Streitsummen.

Was die Einteilung des Stoffes der vorliegenden Arbeit betrifft, so ist mit dem Gesetz zu unterscheiden zwischen der Verfrachtung eines Schiffes im Ganzen[1]), ferner der Verfrachtung eines verhältnismäßigen Teils oder eines bestimmt bezeichneten Raumes eines Schiffes[2]), endlich der Stückgüterverfrachtung[3]). Von diesen drei Arten des Seefrachtvertrages sind in Ansehung der Lade-, Lösch- und Ueberliegezeiten die beiden erstgenannten gleichmässig zu behandeln, sodaß nur für die Stückgüterverfrachtung einige Abänderungen bleiben.

Die weitere Einteilung ergibt sich aus der Natur der Sache: Die einzelnen Fristen sind in der Reihenfolge, in der sie in der Praxis zeitlich aufeinander folgen, zu behandeln, wie denn auch das Gesetz die gleiche Einteilung trifft. Hier ist jedoch eine Ausnahme zu machen: Wie ein Blick in das Gesetz zeigt, werden dort die bei der Beladung des Schiffes einerseits und bei der Entlöschung andererseits zu beobachtenden Fristen — bei der sich von selbst ergebenden Analogie zwischen ihnen — so gleichartig behandelt[4]), daß bei einer in ähnlicher Weise getrennten Erörterung das für die Entlöschung zu Sagende im wesentlichen lediglich eine Wiederholung der

[1]) Vgl. §§ 567—586 u. 594—602 H. G. B.
[2]) Vgl. §§ 587 u. 603 H. G. B.
[3]) Vgl. §§ 588—590 u. 604 H. G. B.
[4]) Vgl. die §§ 567 ff. mit den §§ 594 ff. H. G. B.

für die Beladung geltenden Grundsätze sein würde. Es sollen deshalb schon bei Besprechung der für die Beladung in Betracht kommenden Fristen gleichzeitig die für die Entlöschung geltenden ihre Erledigung finden; etwaige Abweichungen der letztgenannten sind deshalb auch an den betreffenden Stellen gleich zu erwähnen.

Die Analogie zwischen Lade- und Löschfristen ist in Theorie und Praxis schon seit langem dadurch zum Ausdruck gekommen, daß einerseits das frühere Recht in der Lehre von Lade- und Liegezeit die Beladung und Löschung meist zusammen behandelt hat[1]), und daß andererseits die Chartepartien fast immer die Lade- und Löschzeit in einem Passus erledigen.[2])

Von dem gleichen Grundsatz der Analogie zwischen Lade- und Löschzeit sind auch sowohl der „Entwurf eines Handelsgesetzbuchs für die Preußischen Staaten“ [3]), wie die Kommission zur Beratung eines allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuches ausgegangen, insbesondere geht aus den Verhandlungen der letztgenannten das Bestreben hervor, die Bestimmungen über Lade- und Löschzeit nach Möglichkeit konform zu gestalten.[4])

Daß dieser Standpunkt auch im „Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897“ gewahrt ist, lehrt — wie gesagt — ein Vergleich der einschlägigen Paragraphen.

Nach dem vorstehend Gesagten ist zunächst die Verfrachtung eines Schiffes im Ganzen und die Verfrachtung eines verhältnismäßigen Teiles oder eines bestimmt bezeichneten Raumes zu behandeln, und zwar werden im folgenden Abschnitt einige allgemeine Bemerkungen über die Lade- und Löschzeit zu machen sein.

---

[1]) So der Preuß. Entwurf, der in Art. 492 für Ort und Zeit der Löschung eines im Ganzen oder zu einem bestimmten Teil verfrachteten Schiffes „dieselben Bestimmungen, wie für die Beladung desselben erlassen sind“, vorschreibt; so auch heute noch zum Teil das Reichsgesetz, betr. die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt vom 15. Juni 1897; vgl. z. B. dessen §§ 48 Abs. 2 und 49, wo auf die analogen §§ 29 Abs. 2 und 32 direkt Bezug genommen wird.

[2]) Meier im Centralorgan, neue Folge Bd. 4 S. 20.

[3]) Preuß. Entwurf, Mot. S. 270.

[4]) Prot. S. 2240, 3897—3899.

Verfrachtung eines Schiffes im Ganzen
und
Verfrachtung eines verhältnismäßigen Teiles oder eines bestimmt bezeichneten Raumes.

§ 2.

Lade- und Löschzeit im Allgemeinen.

Das Gesetz erwähnt bei der Festsetzung der für die Beladung eines Schiffes geltenden Bestimmungen mehrere Fristen: Wartezeit[1]), Ladezeit und Ueberliegezeit[2]). Diese drei Fristen stehen in einem bestimmten Verhältnis zueinander, und zwar ist die längste von ihnen die Wartezeit: Es ist dies die Zeit, „während welcher der Verfrachter auf die Abladung zu warten verpflichtet ist“[3]). Diese Definition lässt die Frage, ob der Verfrachter zu unentgeltlichem Warten verpflichtet ist, oder aber ob er hierfür eine Vergütung verlangen kann, zunächst offen. Diese Frage wird vielmehr erst durch die Definitionen der anderen beiden Fristen, der „Ladezeit“ und der „Ueberliegezeit“ beantwortet. „Ladezeit“ im Sinne des Gesetzes ist nämlich die Zeit, während der das Schiff ohne besondere Ver-

[1]) Vgl. H. G. B. § 579.
[2]) Z. B. §§ 567, 568 u. s. f.
[3]) Vgl. diese vom Gesetz selbst gegebene Definition im § 579 H. G. B.

gütung auf die Beladung zu warten gesetzlich verpflichtet ist[1]); dagegen heißt „Ueberliegezeit" die Zeit, während welcher der Verfrachter nur auf Grund ausdrücklicher Vereinbarung und nur gegen besondere Vergütung zu warten braucht[2]). Der Hauptunterschied zwischen diesen beiden Fristen besteht — abgesehen von der eben besprochenen Verschiedenheit in der Vergütung, dem Liegegeld —, demnach darin, daß die Ladezeit eine gesetzliche[3]), die Ueberliegezeit dagegen eine vertragsmäßige[4]) Frist ist. Auf die Ueberliegezeit wird im § 7 noch näher einzugehen sein.

Das über die bei der Beladung in Betracht kommenden Fristen Gesagte gilt in gleicher Weise für die bei der Löschung vorkommenden. Nur kann hier naturgemäß nicht von einer „Wartezeit" gesprochen werden. Diese Bezeichnung muß vielmehr auf die Beladung beschränkt bleiben, denn mit dem Ablauf dieser Frist endigt — dieses ist auch aus der oben wiedergegebenen Definition der Wartezeit zu entnehmen — die Pflicht des Verfrachters, noch länger zu „warten", d. h. liegen zu bleiben. Er kann vielmehr dann die beabsichtigte Reise antreten, allerdings unter Berücksichtigung der ihm vom Gesetz in § 570 Abs. 1 Satz 2 H. G. B. auferlegten Pflicht. Daß dagegen die Rechte, die ihm nach dem Ablauf der Liegezeit im

---

[1]) Prot. S. 2087, 2471.
Lewis, I Bem. 1 zu Art. 568 S. 256.
Lewis bei Endemann, § 31 I S. 136.
Makower, Bem. 4 zu § 567 S. 68
Boyens, II Bem. 1 zu § 567 S. 129.
Schaps, Anm. 10 zu § 567 S. 321.

[2]) Lewis, Bem. 3 zu Art. 568 S. 258.
Lewis bei Endemann, § 31 I S. 136.
Boyens, II Bem. 3 zu § 567 S. 132.
Schaps, Anm. 10 zu § 567 S. 321.

[3]) H. G. B. § 567 Abs. 2 und 4.
Lewis, Bem. 1 zu Art. 568 S. 256.
Lewis bei Endemann, § 31 I S. 136.
Boyens, II Bem. 1 zu § 567 S. 129.
Schaps, Anm. 10 zu § 567 S. 321.
R. O. H. G. vom 25. Nov. 1873, Entsch. R. O. H. G. 12, Nr. 43 S. 130.

[4]) H. G. B. § 567 Abs. 3 und 4.
Lewis, Bem. 3 zu Art. 568 S. 258.
Lewis bei Endemann, § 31 I S. 136.
Boyens, II Bem. 3 zu § 567 S. 132.
Schaps, Anm. 10 zu § 567 S. 321.

Löschungshafen zustehen, völlig anderer Natur sein müssen, ist nach Lage der veränderten Umstände selbstverständlich; dementsprechend weichen auch die Bestimmungen, welche das Gesetz für den Ablauf der Liegezeit bei der Löschung trifft, von den für die Beladung geltenden völlig ab, und wiederum sind auch die Benennungen der zu berücksichtigenden Fristen entsprechend andere, als bei der Beladung.

Danach haben wir für die Löschung nur zwischen zwei Fristen zu unterscheiden, nämlich zwischen Löschzeit und Ueberliegezeit[1]). Die letztgenannte Frist führt also dieselbe Bezeichnung, wie die bei der Beladung erwähnte und ist gleich jener erst im § 7 zu besprechen.

Ladezeit und Löschzeit sind völlig anolog, wie man denn auch zu einer zutreffenden Definition der Löschzeit schon dadurch gelangt, daß man bei derjenigen der Ladezeit an Stelle des Wortes „Abladung" die Worte „Abnahme der Ladung" setzt. Danach ist die Löschzeit die Zeit, „während der das Schiff ohne besondere Vergütung auf die Abnahme der Ladung zu warten verpflichtet ist"[2]), oder, wie Boyens sagt, die Zeit, „welche dem Empfänger ohne besondere Vergütung zur Empfangnahme der Ladung gewährt wird"[3]).

Daß von dem Verfrachter weder für die Lade-, noch auch für die Löschzeit eine besondere Vergütung verlangt werden kann, erklärt sich auch zur Genüge daraus, daß beide Fristen nicht nur in engem rechtlichem Zusammenhang mit dem Frachtvertrage stehen, sondern direkt als in dem Frachtvertrag inbegriffen, also als Teile desselben angesehen werden müssen. Denn die mit dem Frachtvertrage übernommenen Verpflichtungen des Verfrachters erstrecken sich nicht allein auf die Beförderung von Gütern, sondern auch auf Ueberlassung einer angemessenen Zeit zum Ein- und Ausladen der Ladung an den Befrachter bezw. an den Empfänger; dementsprechend ist auch die Vergütung, die der Verfrachter unter der Bezeichnung „Fracht" erhält, nicht ein Aequivalent für die Beförderung allein, sondern eben auch für die Ueberlassung jener soeben er-

---

[1]) Vgl. H. G. B. §§ 594, 595 u. s. f.
[2]) Schaps, Anm. 11 zu § 594 S. 357.
[3]) Boyens, II Bem. 1 zu § 567 S. 130.

wähnten Zeit zum Beladen und Löschen des Schiffes[1]). Bestehen danach Lade- und Löschzeit nur zu Gunsten des Befrachters[2]) bezw. Empfängers, so sind es lediglich Folgerungen aus diesem Grundsatz, daß es einerseits diesen beiden Personen völlig freistehen muß, wie sie diese Zeit ausnutzen wollen[3]), und daß andererseits der Verfrachter und das Schiff gemäß §§ 512, 486 H. G. B. für einen Schaden haftbar sein müssen, der dem Befrachter bezw. Empfänger dadurch entsteht, daß die Uebernahme der Ladung bezw. die Ausladung aus dem Schiff durch ein Verschulden des Schiffers verzögert wird[4]).

Die letztgenannte Ersatzpflicht tritt selbst dann ein, wenn die Beladung bezw. Löschung doch noch — infolge größerer Anstrengungen des Abladers bezw. Empfängers — innerhalb der Ladezeit zu Ende gebracht wird. Herzuleiten ist diese Schadensersatzpflicht aus den Vorschriften, welche das B. G. B. in seinen §§ 284 ff. über den Schuldnerverzug ausspricht; denn als ein solcher charakterisiert sich die durch Verschulden des Schiffers verzögerte Beladung bezw. Löschung; demgemäß muß auch von Seiten des Befrachters bezw. Empfängers ein tatsächliches Anbieten der Ladung und eine Mahnung erfolgt sein[5]).

Die im Vorstehenden besprochenen Grundsätze gelten natürlich nur im Zweifel, d. h. mangels entgegenstehender Parteivereinbarungen und soweit nicht dem Gesetze vorgehende örtliche Verordnungen oder Ortsgebräuche ein anderes bestimmen[6]). Von der Regel der Unentgeltlichkeit der Lade- und Löschzeit macht das H. G. B. selbst in seinen §§ 574 bezw. 598 eine Ausnahme für diejenigen Tage der Lade- bezw. Lösch-

[1]) Lewis, Bem. 3 zu Art. 568 S. 258.
Lewis bei Endemann, § 31 I S. 136.

[2]) Schaps, Note 2 zu Anm. 10 des § 567 S. 321.
Boyens, II Bem. 9 zu § 567 S. 134.

[3]) Dieser Grundsatz trat schon bei den Beratungen der Kommission hervor, vgl. Prot. S. 2087.
S. außerdem Schaps, Note 2 zu Anm. 10 des § 567 S. 321.
Ebenso R. G. vom 26. Juni 1895, Bolze 21 Nr. 450 S. 222.

[4]) Boyens, II Bem. 9 zu § 567 S. 134.
Schaps, Note 2 zu Anm. 10 des § 567 S. 321.

[5]) Boyens, II Bem. 9 zu § 567 S. 134 und 135.

[6]) Schaps, Anm. 10 zu § 567 S. 321.
Makower, Bem. 4 zu § 567 S. 68.

zeit, die der Verfrachter wegen Verhinderung der Lieferung jeder Art von Ladung bezw. Beförderung jeder Art von Ladung von dem Schiff an das Land länger warten muß. Umgekehrt kann nach der Vorschrift derselben Paragraphen, entgegen der im allgemeinen geltenden Regel der Entgeltlichkeit der Ueberliegezeit, sowohl bei der Beladung wie bei der Löschung für die Tage jeder Ueberliegezeit kein Liegegeld beansprucht werden, die der Schiffer wegen Verhinderung der Uebernahme von Ladung bezw. der Ausladung aus dem Schiff länger warten muß. Diese Ausnahmen von jenen erwähnten Regeln mußte das H. G. B. machen, um einen bei weitem wichtigeren Grundsatz zur Durchführung zu bringen, nämlich den Grundsatz, daß jede Partei den in ihrer Person sich ereignenden Zufall zu tragen habe. Auf dieses Prinzip, das das ganze H. G. B. durchzieht, wird im § 4 noch zurückzukommen sein. Da es naturgemäß auch von den schwerwiegendsten Folgen begleitet sein kann, wenn bei etwa vorkommenden Streitigkeiten über die Lade- und Löschzeit jeder der beiden beteiligten Kontrahenten auf dem von ihm vertretenen Standpunkt verharrt, um sich nicht durch Aufgabe desselben der Gefahr einer vielleicht unnötigen Aufgabe seiner — vermeintlichen — Rechte auszusetzen, so ist eine Entscheidung des Reichsgerichts in Bezug auf diese Frage von Wichtigkeit, welche bestimmt, daß derjenige Kontrahent, der, obgleich er sich im Recht befindet, sich dem anderen Teil unter Protest und Vorbehalt seiner Rechte tatsächlich fügt, um einen ihm durch das von dem anderen Teil in Aussicht gestellte weitere vertragswidrige Verhalten drohenden Schaden abzuwenden, hierdurch nicht seinen Anspruch auf Ersatz des ihm aus dem vertragswidrigen Verhalten des anderen Teils erwachsenden Schadens verliert: Bei Meinungsverschiedenheiten über den Inhalt eines Vertrages darf nämlich nur derjenige Teil seinen Standpunkt ungestraft vertreten, dessen Ansicht die richtige ist, während der einen falschen Standtpunkt vertretende für jeden dem anderen Teil durch sein Verhalten erwachsenden Schaden haftet, und zwar auch dann, wenn der andere Teil sich unter Widerspruch gegen den gegnerischen Standpunkt und unter Vorbehalt seiner Rechte tatsächlich gefügt hat[1]).

---

[1]) R. G. vom 2 November 1895, Entsch. R. G. 36 Nr. 46 S. 187 ff.

§ 3.

Beginn der Lade- und Löschzeit.

Die Lade- bezw. Löschzeit beginnt nach § 567 Abs. 2 bezw. § 594 Abs. 2 H. G. B. mit dem auf die Anzeige der Ladebereitschaft (§ 567 Abs. 1) bezw. Löschbereitschaft (§ 594 Abs. 1) folgenden Tage. Was die Lade- und Löschbereitschaft selbst sowohl, als auch die Anzeige hiervon anbetrifft, so ist von diesen in den nächstfolgenden §§ 4 und 5 zu sprechen.

Natürlich steht es im Belieben der Parteien, durch Vereinbarung einen anderen Zeitpunkt als Beginn der Lade- und Löschzeit festzusetzen[1]), doch muß die erwähnte Gesetzesbestimmung überall da zur Anwendung gelangen, wo nicht mit Sicherheit angenommen werden muß, daß die Parteien tatsächlich etwas Abweichendes gewollt haben. So kann z. B. aus dem Umstand allein, daß schon vor dem durch die obige Gesetzesbestimmung festgelegten Beginn der Lade- und Löschzeit tatsächlich mit dem Laden oder Löschen begonnen wird,

---

[1]) Lewis, Bem. 2 zu Art. 568 S. 257.
Boyens, II Bem. 2 zu § 567 S. 131.
Schaps, Anm. 10 zu § 567 S. 321.
Vgl. auch das von den drei genannten Schriftstellern angeführte Beispiel im H. Bl. 1880 Nr. 49 S. 97 ff., wo vom Landgericht Hambg. (S. 98) und vom Hans. O. L. G. (S. 101) in der Chartepartieklausel „the vessel to be loaded as fast as possible after arrivel of the stuff on the quay" ein Verzicht des Verfrachters auf die im § 567 Abs. 2 vorgesehene Wirkung der Ladebereitschaftsanzeige und eine Vereinbarung des Beginns der Ladezeit erst mit Ankunft der Ware am Quai gefunden wird.

nicht schon geschlossen werden, daß es die Absicht der Parteien sei, hierdurch den Beginn der Lade- bezw. Löschzeit abzuändern. Denn ohne eine Erklärung des Befrachters bezw. des Empfängers des Inhalts, diese schon benutzte Zeit als Lade- bezw. Löschzeit gelten lassen zu wollen, kann nicht angenommen werden, daß er, den eine Verpflichtung zu diesem vorzeitigen Beladen bezw. Löschen nicht treffen kann, durch eine solche dem Verfrachter entgegenkommende Handlungsweise auf sein Recht, die Löschzeit erst von dem auf die Anzeige der Lade- bezw. Löschbereitschaft folgenden Tage an laufen zu lassen, verzichten will[1]).

[1]) Schaps, Anm. 10 zu § 567 S. 321.
Hans. O. L. G. vom 31 Okt. 1900, H. Bl. 1900 Nr. 136 S. 311.
L. G. Hamb. vom 2. Novbr. 1889, H. Bl. 1890 Nr. 46 S. 125.

§ 4.

Voraussetzungen der Lade- und Löschbereitschaft.

Der § 567 H. G. B. bestimmt in seinen beiden ersten Absätzen: „Bei der Verfrachtung eines Schiffes im Ganzen hat der Schiffer, sobald er zur Einnahme der Ladung fertig und bereit ist, dies dem Befrachter mitzuteilen.

Mit dem auf die Anzeige folgenden Tage beginnt die Ladezeit".

So gibt das Gesetz selbst für den Begriff „Ladebereitschaft" im ersten Absatz eine Definition. Ladebereitschaft ist danach vorhanden, wenn der Schiffer zur Einnahme der Ladung „fertig und bereit" ist.

Genau so verhält es sich mit der Löschbereitschaft des § 594 H. G. B., nur tritt an die Stelle der „Einnahme der Ladung" die „Löschung".

Es fragt sich nun, wann ein Schiff als zum Laden oder Löschen „fertig und bereit" anzusehen ist.

Zu diesem Zweck muß das Schiff zunächst in demjenigen Hafen angekommen sein, in dem es beladen oder entlöscht werden soll. Dies ist erstes Erfordernis[1]). Ist deshalb die Anzeige der Lade- und Löschbereitschaft bereits gemacht, während das Schiff den eigentlichen Hafen noch nicht erreicht hat, und wird es dann, z. B. durch eine obrigkeitliche Verordnung oder dergleichen an der Weiterfahrt verhindert, so kann von einer

---

[1]) Lewis, Bem. 2 zu Art. 595 S. 297.
Lewis bei Endemann, § 31 III S. 137.
Boyens, II Bem. 2 zu § 567 S. 130.
Schaps, Anm. I § 567 S. 319.
R. O. H. G. vom 12. Dezbr. 1874, Entsch. R. O. H. G. 15 Nr. 66 S. 234.
R. O. H. G. vom 18. Juni 1878, Entsch. R. O. H. G. 23 Nr. 132 S. 414 ff.

wirklichen Lade- oder Löschbereitschaft nicht die Rede sein[1]); infolgedessen beginnt auch die Lade- bezw. Löschzeit an dem auf eine solche, nicht wahrheitsgemäße Anzeige folgenden Tage nicht zu laufen; vielmehr tritt dieser Erfolg erst dann ein, wenn der Schiffer, nachdem er tatsächlich lade- bezw. löschbereit geworden ist, eine zweite — wenigstens der Zeit nach, der rechtlichen Bedeutung nach aber erste — Anzeige gemacht hat[2]).

Dieser Grundsatz, daß nur eine der Wahrheit entsprechende Anzeige die Lade- und Löschzeit in Lauf setzen kann, trat bereits bei den Beratungen der Kommission hervor, indem als selbstverständlich anerkannt wurde, daß dem Befrachter eine „wirksame Einrede" dem Schiffer gegenüber zustehen müsse, wenn dieser die Bereitschaft angemeldet habe, ohne daß das Schiff wirklich bereit gewesen sei[3]).

Es fragt sich dann weiter, wie sich das Verhältnis zwischen den Vorschriften des § 567 und denen des § 560 H. G. B. bezw. des § 594 und denen des § 592 H. G. B. gestaltet, mit anderen Worten, ob der Zustand der Lade- oder Löschbereitschaft voraussetzt, daß die Anweisung des Lade- oder Löschplatzes bezw. die Einnahme des angewiesenen oder ortsüblichen Platzes bereits erfolgt ist.

Diese Frage ist von der gesamten Rechtsprechung verneint worden. Vielmehr muß es als ausreichend angesehen werden, wenn das Schiff im Stande ist, die Ladung einzunehmen und sich zu diesem Zweck unverzüglich an den angewiesenen bezw. noch anzuweisenden oder an den ortsüblichen Lade- oder Löschplatz zu begeben[4]). Zunächst wird der Schiffer damit zu rechnen haben, daß ihm vom Befrachter

---

[1]) R. O. H. G. vom 18. Juni 1878, Entsch. R. O. H. G. 23 Nr. 132 S. 414 ff.
[2]) R. O. H. G. vom 18. Juni 1878, Entsch. R. O. H. G. 23 Nr. 132 S. 417.
[3]) Prot. S. 2079 und 2080.
[4]) Lewis, Bem. 2 zu Art. 595 S. 297.
Lewis bei Endemann § 31 III S. 137.
Makower, Bem. 2 zu § 567 S. 68.
Boyens, II Bem. 2 zu § 567 S. 130.
Schaps, Anm. 1 zu § 567 S. 319.
R. G. vom 28. September 1892, Bolze 15 Nr. 337 S. 214.
R. G. vom 1. Novbr. 1906, Soergel, Rechtsprechung 1906 § 567, a, S. 756.
R. G. vom 1. Novbr. 1905, Seufferts Arch. 61 Nr. 207 S. 371, auch bei Mugdan und Falkmann 2 Nr. 154 b. S. 370.
Hans. O. L. G. vom 18. April 1898, H. Bl. 1898 Nr. 53 S. 128.

bezw. Empfänger gemäß §§ 560 bezw. 592 H. G. B. ein Platz zum Laden oder Löschen angewiesen wird. So lange der Schiffer billigerweise noch erwarten muß, daß der andere Teil von diesem Anweisungsrecht Gebrauch machen wird, kann von dem Einnehmen eines bestimmten Platzes, insbesondere des ortsüblichen Lade- und Löschplatzes, keine Rede sein. Denn einerseits kann es dem Schiffer, der, abgesehen von den in den §§ 560 Abs. 2 und 590 Abs. 2 bezeichneten Ausnahmefällen, in Ansehung des Lade- und Löschplatzes an die Anweisung des Befrachters bezw. Empfängers gebunden ist, nicht zugemutet werden, sein Schiff schon im voraus unter Aufwendung von Zeit und Kosten an irgend einen üblichen Lade- oder Löschplatz zu legen, auf die Gefahr hin, daß dieser dem Interesse des anderen Teils nicht entspricht und deshalb alsbald wieder mit einem ihm von diesen angewiesenen anderen Lade- oder Löschplatz vertauscht werden muß[1]). Andererseits fehlt es auch für den Befrachter bezw. Empfänger an jeglichem Interesse daran, ob das Schiff zur Zeit jener Anzeige an dem ortsüblichen Lade- oder Löschplatz oder an irgend einer anderen Stelle des Hafens liegt[2]). Schließlich würde, wie Lewis bei Endemann[3]) betont, die Ladebereitschaft, bei der es sich doch nur um das Resultat einer Tätigkeit des Schiffers handelt, dann durch eine Mitwirkung des Befrachters oder Empfängers bedingt sein, wenn sie erst nach Einnahme eines bestimmten Platzes, dessen Wahl direkt oder indirekt vom Befrachter bezw. Empfänger abhängen würde, vorhanden sein sollte.

So würde eine Bestimmung, die den Schiffer zwingt, bis zur Anweisung den ortsüblichen Lade- und Löschplatz aufzusuchen, auf eine ganz nutzlose Formalität hinauslaufen[4]), die noch dazu für den einen Teil mit erheblichen Nachteilen in Bezug auf Kosten und Zeit verbunden wäre. Daß es die Absicht des Gesetzes nicht gewesen sein kann, eine solche Vorschrift zur Durchführung zu bringen, ist endlich auch daraus zu schließen, daß bei der Entstehung der jetzigen §§ 567, 594 H. G. B. für deren Fassung der Gedanke maßgebend gewesen

---

[1]) R. O. H. G. vom 12. Dez. 1874, Entsch. R. O. H. G. 15. Nr. 66 S. 233 ff. Lewis, Bem. 2 zu Art. 595 S. 297.

[2]) R. O. H. G. vom 5. Januar 1876, Entsch. R. O. H. G. 19 Nr. 84 S. 286.

[3]) Lewis bei Endemann, § 31 III S. 137.

[4]) R. O. H. G. vom 5. Janr. 1876, Entsch. R. O. H. G. 19 Nr. 84 S. 286.

ist, daß zum Ausdruck gebracht werden sollte, daß im A. D. H. G. B. nicht, wie im preußischen Entwurf, für den Beginn der Lade- und Löschzeit die Tatsache der Lade- und Löschbereitschaft entscheidend[1]), und der Befrachter bezw. Empfänger verpflichtet sein solle, sich seinerseits nach der Ankunft und Bereitschaft des Schiffes zu erkundigen, sondern daß vielmehr der Schiffer den anderen Teil von diesen Tatsachen in Kenntnis zu setzen habe[2]). Daß es, um diesen Erfolg herbeizuführen, gleichgültig ist, ob das Schiff sich an einem bestimmten Platz befindet oder nicht, ist einleuchtend.

Aus all diesen Gründen muß der herrschenden Ansicht beigestimmt werden, wenn sie die Lade- und Löschbereitschaft schon dann als vorhanden ansieht, wenn das Schiff im Stande ist, die Ladung einzunehmen bezw. zu löschen und sich zu diesem Zweck unverzüglich an den angewiesenen bezw. noch anzuweisenden oder an den ortsüblichen Lade- oder Löschplatz zu begeben.

Dieser im Zweifel gültige allgemeine Grundsatz wird auch für den Sonderfall Anwendung zu finden haben, daß der Befrachter oder Empfänger dem die Bereitschaft anzeigenden Schiffer erklärt, ihm am selben Tage eine Anweisung eines Platzes noch nicht geben zu können, dies aber am folgenden Tage nachholen zu wollen. Auch hier ist die Frage, ob das Schiff inzwischen an den ortsüblichen Platz zu legen habe, um seine im übrigen der Wirklichkeit entsprechende Anzeige für den Beginn der Lade- oder Löschzeit wirksam zu machen, zu verneinen; denn auch in diesem Fall ist ein Interesse des Befrachters oder Empfängers daran, daß das Schiff zunächst an dem ortsüblichen Platze anlege, ebensowenig nach wie vor erfolgter Meldung der Bereitschaft festzustellen[3]). Es muß demnach auch hier als ausreichend angesehen werden, wenn der Schiffer der am nächsten Tage tatsächlich erfolgenden Anweisung unverzüglich Folge leistet.

Was die Ausführung der nach dem mehrfach erwähnten Grundsatz dem Schiffer obliegenden Verpflichtung anlangt,

---

[1]) Preuss. Entw. Art. 492 Abs. 2.

[2]) Prot. S. 2079, 2240, 3897, 3899.
R. O. H. G. vom 12. Dezbr. 1874, Entsch. R. O. H. G. 15 Nr. 65 S. 229.
R. O. H. G. vom 5. Janr. 1876, Entsch. R. O. H. G. 19 Nr. 84 S. 286.

[3]) R. O. H. G. vom 5. Janr. 1876, Entsch. R. O. H. G. 19 Nr. 84 S. 287 ff.

so hat er lediglich dafür Sorge zu tragen, daß bei dem von ihm in Aussicht genommenen Beginn der Lade- oder Löschzeit, also am Morgen des auf die Anzeige der Bereitschaft folgenden Tages, das Schiff — wenn bereits vorher oder inzwischen eine Anweisung erfolgt ist — am angewiesenen, sonst am ortsüblichen Lade- oder Löschplatz zum Laden bezw. Löschen bereit liegt[1]). Wann das Schiff vor diesem Zeitpunkt an seinen Platz gelangt, ist gleichgültig[2]).

Der Zustand der Lade- und Löschbereitschaft hat jedoch nicht nur anfänglich zu bestehen, sondern fortzudauern.[3])

An dieser Stelle ist der weitere Sonderfall zu erwähnen, daß der vom Befrachter oder Empfänger dem Schiffe angewiesene Platz zeitweise — z. B. wegen augenblicklicher Inanspruchnahme durch ein anderes Schiff — nicht zu benutzen ist. Auch in diesem Falle fängt die Lade- bezw. Löschzeit mit dem auf die Anzeige der Bereitschaft folgenden Tage an zu laufen, ohne daß der Schiffer jedoch verpflichtet ist, das Schiff nunmehr an den ortsüblichen Lade- oder Löschplatz zu legen oder gegen den angewiesenen, aber zur Zeit unbenutzbaren Platz zu protestieren. Die §§ 560 Abs. 2 und 592 Abs. 2 H. G. B. machen nämlich dem Schiffer die Einnahme des ortsüblichen Platzes nur dann zur Pflicht, wenn die Wassertiefe, die Sicherheit des Schiffes oder „die örtlichen Verordnungen oder Einrichtungen“ ein Hinlegen an den angewiesenen Platz nicht gestatten; als eine örtliche Verordnung oder Einrichtung kann jedoch der Umstand nicht angesehen werden, der die Einnahme des Platzes nur zeitweilig hindert[4]).

Zur Ladebereitschaft wird im Allgemeinen gehören, daß das Schiff leer ist[5]). So wird eine Ladebereitschaft dann als nicht vorhanden anzunehmen sein, wenn erst ein Teil der Schiffsräume leer ist, während im übrigen das Schiff noch nicht von seiner bisherigen Ladung befreit ist. Ein Anbieten lediglich einiger entleerter Schiffsräume seitens des Verfrachters würde also rechtlich bedeutungslos sein.

---

[1]) Kammerger. vom 17. April 1901, Mugdan u. Falkmann 2 Nr. 154b S. 370.
[2]) Hans. O. L. G. vom 18. April 1898, H. Bl. 1898 Nr. 53 S. 128.
[3]) R. G. vom 9. Oktober 1894, Bolze 19 Nr. 508 S. 274.
[4]) R. O. H. G. vom 12. Dezbr. 1874, Entsch. R. O. H. G. 15 Nr. 66 S. 233 und 234.
[5]) Boyens, II Bem. 2 zu § 567 S. 130.

Hiervon ist der Fall zu unterscheiden, daß das Schiff noch zum Teil in Ballast liegt. Diese Tatsache schließt die Annahme, daß das Schiff ladefähig ist, weder immer noch nie schlechthin aus[1]). Vielmehr kommt es stets auf die Umstände des einzelnen Falles an. Insbesondere wird die Abladung nicht unmöglich gemacht durch das Vorhandensein desjenigen Ballastes, der für die Sicherheit des Schiffes auf der offenen Reede erforderlich ist und dessen sich das Schiff nur gegen Austausch mit einem entsprechenden Quantum der einzuladenden Ware nach und nach entledigen kann[2]).

Als Haupterfordernis der Lade- und Löschbereitschaft wurde im Obigen festgestellt, daß das Schiff im Stande sein muß, sich unverzüglich an den angewiesenen oder an den ortsüblichen Lade- oder Löschplatz zu begeben.

Es fragt sich nun: Beginnt die Lade- und Löschzeit auch dann mit dem auf die Anzeige der Bereitschaft folgenden Tage zu laufen, wenn das Schiff durch ein Ereignis irgend welcher Art an der rechtzeitigen Einnahme des Lade- oder Löschplatzes verhindert wird? Zu Ungunsten welches Kontrahenten verstreicht die infolge eines derartigen Ereignisses unbenutzte Zeit?

Da an eine Aufzählung aller möglicherweise hindernd eingreifender Ereignisse naturgemäß nicht gedacht werden kann, so ist es nötig, unter Zuhilfenahme rechtlich anerkannter Grundsätze alle derartigen Ereignisse gewissermaßen in bestimmte Gruppen einzuteilen. Dann läßt sich — eben mit Hilfe dieser erwähnten Grundsätze — von den in einer jeden solchen Gruppe vereinigten Ereignissen sagen, welchem der Kontrahenten sie zur Last fallen müssen. Auf diese Weise ist sowohl ein Ueberblick über die, wie erwähnt, sehr mannigfaltigen Ereignisse zu gewinnen, als auch eine gerechte Verteilung auf beide Parteien herbeizuführen.

Die Grundsätze, die hier zur Anwendung zu gelangen haben, sind:

1. Jedem Teil fallen die von ihm selbst verschuldeten Hindernisse zur Last;

---

[1]) H. G. Hambg. vom 28. Okt. 1875, H. Bl. 1876 Nr. 47 S. 69.
O. G. Hambg. vom 27. Sept. 1861, Nathans H. G. Z. 1861 Nr. 9 S. 214.

[2]) R. G. vom 1. Novmbr. 1906, Soergel Rechtsprechung 1906 S. 756 Bem. b zu § 567.

2. jeder Teil hat den in seiner Person sich ereignenden Zufall zu tragen;
3. Hindernisse, die nach 1. und 2. keiner Partei zur Last fallen — „objektive Hindernisse“ — schließen die Lade- und Löschbereitschaft aus.

Was den unter 1. angeführten Grundsatz anbetrifft, so bedarf dieser keiner weiteren Begründung[1]).

Unter 2. ist ein Grundsatz genannt, den das H. G. B. in seinen §§ 573 und 597 zum Ausdruck bringt. Schon der Preußische Entwurf hatte sich von dem gleichen Prinzip leiten lassen, wie seine Art. 476 ff., 492, sowie insbesondere die Motive zu den Art. 492, 493 zeigen[2]). Ferner wurde es auch von der Kommission zur Beratung eines allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuchs verschiedentlich wieder aufgenommen und betont[3]). Das H. G. B. bringt diesen Grundsatz unmittelbar zwar nur für die Berechnung der Lade-, Lösch- und Ueberliegezeit zur Anwendung, doch kann kein Zweifel sein, daß mit Rücksicht auf den tatsächlichen und rechtlichen Zusammenhang zwischen der Berechnung der genannten Fristen einerseits und der Frage des Beginns der Lade- und Löschzeit andererseits auch bei der letztgenannten Materie dieses Prinzip zu Grunde zu legen ist[4]).

Diese beiden Grundsätze lassen jedoch eine Gruppe von Hindernissen unberührt: Das sind diejenigen Hindernisse, die weder durch Verschulden eines Teils entstanden, noch auch zufällig in der Person einer Partei begründet sind, die — wie Schaps sie treffend bezeichnet[5]) — objektiven Hindernisse. Sie greifen, sei es durch höhere Gewalt, sei es auf eine sonstige, von dem Parteiwillen nicht beeinflußte und nicht beeinflußbare Weise in den Gang der Ereignisse ein und führen so gewaltsam Aenderungen der Parteivereinbarungen herbei, für die zunächst niemand verantwortlich gemacht werden kann. In einem solchen Fall hat jeder Teil den durch die Verzögerung

[1]) Prot. S. 2240.
[2]) Preuß. Entw. Mot. S. 270.
[3]) Prot. S. 2084, 2093—2099, 2240, 2242, 2248, 2249, 3860, 3861, 3945.
[4]) Lewis bei Endemann, § 31 III S. 138.
Boyens, II Anm. 5 zu § 567 S. 114.
R. O. H. G. vom 13. April 1875, Entsch. R. O. H. G. 17 Nr. 23 S. 94.
R. O. H. G. vom 5. Janr. 1876, Entsch. R. O. H. G. 19 Nr. 84 S. 289.
[5]) Schaps, Anm. 5 zu § 567 S. 319.

ihm entstehenden Nachteil zu tragen und kann nicht vom anderen Teil dafür Ersatz verlangen. Der Mangel eigenen Verschuldens ist kein Grund der Verpflichtung eines anderen ebenfalls Unschuldigen zum Schadensersatz; und ebensowenig kann — und darauf kommt es hier an — der Mangel eines Verschuldens die fehlende Lade- und Löschbereitschaft ersetzen[1]). Durch die objektiven Hindernisse werden eben Handlungen verzögert, die der Beladung oder Löschung vorangehen müssen und die dem Schiffer obliegen[2]). Dies muß zu dem Ergebnis führen, daß objektive Hindernisse dem Verfrachter zur Last zu legen sind, so wenig ihn auch ein sei es noch so geringer Grad des Verschuldens treffen mag. Es liegt zweifellos eine Härte in einem solchen Grundsatz, aber noch unbilliger würde es sein, die aus objektiven Hindernissen entstehenden Nachteile dem Befrachter oder Empfänger zur Last zu legen, denn schliesslich ist es doch der Schiffer, der durch Ereignisse dieser Art an rechtzeitiger Lade- und Löschbereitschaft verhindert wird[3]).

Aus der Vereinigung dieser drei Grundsätze ist folgende Uebersicht über die Verteilung aller hindernd eingreifender Ereignisse auf die Parteien zu gewinnen:

I. Der Beginn der Lade- und Löschzeit wird nicht ausgeschlossen
   1. durch Hindernisse, die vom Befrachter oder Empfänger verschuldet sind,
   2. durch zufällige Hindernisse, die in der Person des Befrachters oder Empfängers begründet sind.

II. Dagegen wird der Beginn der Lade- und Löschzeit ausgeschlossen
   1. durch Hindernisse, die vom Schiffer verschuldet sind,
   2. durch zufällige Hindernisse, die in der Person des Schiffers begründet sind,
   3. durch objektive Hindernisse[4].)

Es wird nicht selten mit Schwierigkeiten verbunden sein,

---

[1]) Hans. O. L. G. vom 4. März 1889, H. Bl. 1889 Nr. 59 S. 144, auch in Seuff. Arch. 44 Nr. 274 S. 443 und 444.

[2]) R. O. H. G. vom 13. April 1875, Entsch. R. O. H. G. 17 Nr. 23 S. 94.

[3]) R. O. H. G. vom 13. April 1875, Entsch. R. O. H. G. 17 Nr. 23 S. 96.

[4]) Vgl. die Einteilung bei Schaps Anm. 2—6 zu § 567 S. 319.

festzustellen, welcher dieser Gruppen irgend ein eintretendes Hindernis zuzuteilen ist, denn manchmal mögen die Grenzen zwischen den einzelnen Abteilungen nicht klar zu erkennen sein, manchmal auch mögen ganz offensichtlich zwei Gruppen ineinander übergreifen. In solchem Fall wird, wenn nicht eine Teilung der eingetretenen Nachteile unter die Parteien stattfinden muß[1]), jedesmal nachzuprüfen sein, welchem der beiden konkurrierenden Grundsätze der Vorrang zukommen muß. So werden zunächst die unter I 1 und unter II 1 genannten Grundsätze den übrigen vorzugehen haben.

Was nun den unter I 2 genannten Grundsatz betrifft, so muß der Befrachter bezw. Empfänger die Verzögerungen vertreten, die ihm in Beziehung auf die Leistung solcher Handlungen zur Last fallen, die notwendig der Abladung und Löschung vorangehen müssen[2]). Die Vertretung solcher Verzögerungen beschränkt sich also nicht auf den Fall eines Verschuldens auf Seiten des Befrachters oder Empfängers[3]). Werden z. B. vom Befrachter oder Empfänger Wünsche in Bezug auf die Art und Weise der Abladung oder Löschung geäußert, denen der Schiffer nachkommt, und wird hierdurch die Anbringung besonderer Vorrichtungen nötig, so ist, falls auf diese Weise der tatsächliche Beginn des Ladens oder Löschens verzögert wird, hierin nicht ein Mangel an Lade- oder Löschbereitschaft des Schiffes zu erblicken; vielmehr ist dies eine Angelegenheit des Befrachters oder Empfängers, denn die Zeit, die über den Vorbereitungen dazu verstreicht, dient der Bereitschaft, die Güter abzuliefern bezw. abzunehmen, nicht aber der Bereitschaft, sie anzunehmen bezw. herauszugeben[4]).

Eine Folge des Grundsatzes, daß der Befrachter bezw. Empfänger für die in seiner Person sich ereignenden Zufälle aufzukommen hat, ist es, daß er die Besonderheiten des von

---

[1]) So in dem Urteil des H. G. Hambg. vom 16. Mai 1870, H. Bl. 1870 Nr. 180 S. 193 und 194.

[2]) So schon der Preuß. Entw. Art. 492 Abs. 3.

[3]) Entsch. d. Kommerz- und Admiralitäts-Kollegiums zu Danzig vom 20. Mai 1864 und des Apell.-Gerichts Marienwerder vom 4. März 1865, Buschs Arch. 6 S. 77.

[4]) Hans. O. L. G. vom 13. Juni 1906, H. Bl. 1906 Nr. 126 S. 265.

ihm angewiesenen Platzes vertreten muß[1]). Der Beginn der Lade- und Löschzeit wird also nicht beeinflußt, wenn durch irgend welche Hindernisse, welche gerade dieser Platz aufweist, die Einnahme desselben vereitelt wird[2]). Als ein solches Hindernis ist auch anzusehen, daß der Platz zur Zeit des Beginns der Lade- oder Löschzeit durch ein anderes Schiff eingenommen wird[3]).

An dieser Stelle ist auch der Fall zu erwähnen, daß der Befrachter oder Empfänger unverschuldet die Anweisung eines Platzes verspätet. Daß auch unter solchen Umständen der Beginn der Lade- oder Löschzeit nicht über den auf die Anzeige der Bereitschaft folgenden Tag hinausgeschoben wird[4]), ergibt sich als eine Konsequenz der in § 594 Abs. 2 H. G. B. für die Löschung gegebenen Vorschrift, nach der die Anzeige der Löschbereitschaft durch öffentliche Bekanntmachung zu bewirken ist, wenn der Empfänger dem Schiffer unbekannt ist; diese Bekanntmachung kann dem Empfänger auch ohne jedes Verschulden seinerseits nicht sofort, sondern erst später zu Kunde kommen[5]). Doch ohne Rücksicht auf diese Möglichkeit beginnt nach Abs. 3 desselben Paragraphen die Löschzeit mit dem auf die öffentliche Bekanntmachung folgenden Tage zu laufen.

Daß diese Vorschrift, die das Gesetz speciell für die Löschzeit vorschreibt, analog auf die Ladezeit anzuwenden ist, wird bei näherer Erörterung der Anzeigen der §§ 567 und 594 H. G B. unten im § 5 noch zu besprechen sein.

Eine Verzögerung, die bei der Abladung dadurch entsteht, daß die für das ladebereite Schiff bestimmte Ladung nicht rechtzeitig zur Stelle ist, kann ebenfalls auf den Beginn der Ladezeit keine hinausschiebende Wirkung ausüben[6]). Es würde auch unbillig und unnatürlich sein, ein Schiff unter der Saum-

---

[1]) R. O. H. G. vom 13. April 1875, Entsch. R. O. H. G. 17 Nr. 23 S. 96.
Boyens, II Anm. 5 zu § 560 S. 114.
Schaps Anm. 4 zu § 567 S. 319.

[2]) R. O. H. G. vom 13. April 1875, Entsch. R. O. H. G. 17 Nr. 23 S. 96.

[3]) Boyens, II Anm. 5 zu § 560 S. 114.
Schaps, Anm. 4 zu § 567 S. 319.

[4]) Lewis bei Endemann § 31 III S. 138.
Schaps Anm. 4 zu § 567 S. 319.

[5]) R. O H. G. vom 5. Janr. 1876, Entsch. R. O. H. G. 19 Nr. 84 S. 288.

[6]) H. G. Hambg. vom 16. Mai 1870, H. Bl. 1870 Nr. 180 S. 193 und 194.

seligkeit in der Herbeischaffung von Ladung leiden zu lassen[1]).

Wie schon oben gesagt wurde, werden nicht selten mehrere zu berücksichtigende Grundsätze ineinander übergreifen, sodaß entschieden werden muß, welchem von ihnen der Vorrang zukommt. Ein solcher Fall liegt z. B. vor, wenn ein Schiff durch seine Größe und seinen Tiefgang verhindert wird, hart am Lande anzulegen, sondern in einiger Entfernung liegen zu bleiben gezwungen ist, sodaß es für alles, was von Bord ans Land und vom Lande an Bord zu bringen ist, einer Ueberführung durch kleine Fahrzeuge bedarf. Hier konkurriert offenbar der Grundsatz, daß der Befrachter für die Beschaffenheit des Fahrwassers oder des Ortes aufzukommen hat, mit dem anderen, daß der Schiffer für die Beschaffenheit seines Schiffes aufzukommen hat, und es fragt sich, welcher von beiden vorzugehen hat. Offenbar der erstgenannte[2]). Der Grund hierfür ist darin zu suchen, daß der Befrachter aus dem Inhalt der Chartepartie (vgl. § 557 H. G. B.)[3]) genau weiß — jedenfalls wissen kann und muß — mit einem Schiff welcher Art, Größe, Tiefgang usw. er es in jedem einzelnen Fall zu tun hat; diese Kenntnis liegt auch der Vorschrift des § 565 Satz 1 H. G. B. zu Grunde, welche dem Schiffer ausdrücklich verbietet, die Güter in ein anderes Schiff, als das ursprünglich verfrachtete umzuladen; hier wird ein besonderes Interesse festgestellt, das der Befrachter daran hat, daß die Güter gerade mit dem ursprünglich verfrachteten Schiff versandt werden. Gesteht so das Gesetz dem Befrachter zu, aus dem Frachtvertrag bestimmte Rechte in Beziehung auf die Benutzung gerade dieses Schiffes herzuleiten, so erscheint es nur billig, ihm auch eine gewisse Haftpflicht für solche Zufälle aufzuerlegen, die aus der Benutzung eben dieses Schiffes herrühren. Und als ein derartiger Zufall sind die oben erwähnten Folgen der Größe und des Tiefganges des Schiffes zweifellos anzusehen. Trifft aber die Verantwortung hierfür den Befrachter, so kann in einem solchen Hindernis kein den Beginn der Ladezeit verzögernder Mangel der Ladebereitschaft erblickt werden,

---

[1]) R. O. H. G. vom 8. Dezbr. 1876, Entsch. R. O. H. G. 21 Nr. 71 S. 228.

[2]) Hans. O. L. G. vom 24. Juni 1891, H. Bl. 1892 Nr. 1 S. 3.
Boyens, II Bem. 5 zu § 560 S. 114 u. 115.
Schaps, Anm. 4 zu § 567 S. 319.

[3]) Vgl. Schaps Anm. 3—8 (insbesondere 6) zu 557 S. 301.

denn das Schiff hat den unter diesen Umständen „ortsüblichen“ Ladeplatz, der solchenfalls nicht in unmittelbarer Verbindung mit dem Lande, sondern auf freiem Wasser liegt[1]), bereits eingenommen, wenn es in derjenigen Entfernung vom Lande ankert, die ihm seine Größe und sein Tiefgang gestatten.

Gleichgültig ist es danach im vorbesprochenen Fall, ob es sich um die verhinderte Einnahme eines vom Befrachter angewiesenen oder um die des ortsüblichen Ladeplatzes handelt; denn indem der Schiffer im erstgenannten Fall einen der Größe und dem Tiefgang des Schiffes angemessenen Ladeplatz einnimmt, befolgt er nur die Vorschrift des § 560 Abs. 2 H. G. B., durch die er gehalten ist, am „ortsüblichen“ Ladeplatz anzulegen, wenn die Wassertiefe die Befolgung der Anweisung nicht gestattet. Dem steht aber der Fall gleich, daß von Anfang an der ortsübliche Platz einzunehmen war und bezüglich des Begriffs „ortsüblich“ gilt unter den geschilderten Umständen — selbst wenn sonst im allgemeinen nicht auf dem Wasser geladen wird und so tiefgehende Schiffe nur selten den Hafen besuchen[2]) —, daß für diese Schiffe der ortsübliche Ladeplatz nicht in unmittelbarer Verbindung mit dem Lande, sondern auf freiem Wasser liegt.

Bei der Löschung müssen dieselben Umstände zum gleichen Ergebnis wie bei der Beladung führen. Wie der Befrachter über das Schiff und seine Eigenschaften aus der Chartepartie, so ist der Empfänger aus dem Konnossement (vgl. § 643 H. G. B.) hierüber orientiert; da auch alle sonstigen Umstände bei der Löschung denen der Beladung analog sind, so liegt kein Grund vor, diese Analogie nicht auch auf die oben wiedergegebene Entscheidung auszudehnen.

Liegt den oben angeführten Beispielen die Regel zu Grunde, daß der Befrachter bezw. Empfänger den Zufall zu tragen hat, der in seiner Person begründet ist, so muß eine Ausnahme hiervon dann gemacht werden, wenn den Verfrachter gleichzeitig ein, wenn auch geringes Verschulden trifft[3]); denn der Grundsatz, daß jeder Teil für die Folgen eigenen

[1]) Hans. O. L. G. vom 24. Juni 1891, H. Bl. 1892 Nr. 1 S. 3. Boyens, II Bem. 5 zu § 560 S. 115.

[2]) Boyens, II Bem. 5 zu § 560 S. 115.

[3]) Entsch. d. Kommerz- und Admiralitäts-Kollegiums zu Danzig vom 20. Mai 1864 und des Apell.-Gerichts Marienwerder vom 4. März 1865, Busch's Archiv 6 S. 77.

Verschuldens aufzukommen hat, muß, wie schon oben erwähnt, einem mit ihm konkurrierenden Grundsatz vorgehen. Dies wird z. B. der Fall sein, wenn der vom Befrachter oder Empfänger angewiesene Platz zur Zeit der Ankunft des Schiffes anderweitig benutzt wird, wenn aber die Ankunft des Schiffes durch ungerechtfertigte Verzögerungen seitens des Schiffers verspätet ist, während ohne solche ungerechtfertigte Verzögerungen das Schiff den angewiesenen Platz noch frei gefunden haben würde[1]). Unter solchen Umständen tritt also der Grundsatz, daß Befrachter und Empfänger Platzmangel am angewiesenen Platz zu vertreten haben, zurück hinter das Verschulden auf Seiten des Schiffers.

Auch eine auf Grund einer besonderen Vereinbarung bestehende Vertretungspflicht des Befrachters oder Empfängers kann durch ein Verschulden des Schiffers aufgehoben werden; so wird die Verzögerung der Beladung oder der Löschung, die durch einen Streik der Schiffsmannschaft hervorgerufen wird, dann zu Lasten des Verfrachters zu gehen haben, wenn der Schiffer, der sich im Konnossement vor den nachteiligen Folgen eines derartigen Streiks freigezeichnet hat, nicht alles tut, um eine unberechtigte Renitenz der Schiffsmannschaft zu überwinden[2]). Ein sofortiges Nachgeben kommt einer Nachlässigkeit gleich, die durch die Freizeichnung im Konnossement keine Deckung findet, und deren Folgen daher auf den Verfrachter zurückfallen.

Was die in dem unter II 2 auf S. 18 genannten Grundsatz enthaltenen Hindernisse betrifft, so gehören hierhin solche, die, ohne auf ein Verschulden des Schiffers zurückgeführt werden zu können, doch derart in der Person des Schiffers begründet sind, daß nach dem das ganze H. G. B. durchziehenden Grundsatz, daß jeder Teil den in seiner Person sich ereignenden Zufall zu tragen habe, der Schiffer die nachteiligen Folgen solcher Hindernisse auf sich nehmen muß. So wird z. B. durch einen Streik der Schiffsmannschaft[3]) oder durch eine Beschädigung des Schiffes[4]), durch die der Schiffer gehindert wird, an den angewiesenen oder orts-

---

[1]) O. G. Hambg. vom 8. Dezbr. 1871, H. Bl. 1871 Nr. 285 S. 405.
[2]) Hans. O. L. G. vom 4. Okt. 1897, H. Bl. 1897 Nr. 117 S. 300.
[3]) Hans. O. L. G. vom 4. Okt. 1897, H. Bl. 1897 Nr. 117 S. 300.
[4]) Schaps, Anm. 3 zu § 567 S. 319.

üblichen Lade- bezw. Löschplatz zu gelangen, die Lade- bezw. Löschbereitschaft ausgeschlossen. Das gleiche ist der Fall, wenn das Schiff auf dem Wege zum Lade- oder Löschplatz an Grund gerät und hierdurch an der Weiterfahrt verhindert wird. Muß sich der Schiffer unter solchen Umständen zu einer Beladung oder Löschung mittels Leichter oder, falls dies möglich ist, mittels eines vom Schiff zum Lande gelegten Steges entschliessen, so wird von einer normalen Art der Beladung oder Löschung nicht gesprochen werden können, da die Benutzung von Leichtern oder Stegen jedenfalls eine bedeutende Verlangsamung der Arbeit mit sich bringt gegenüber der Beladung oder Löschung eines ordnungsmässig am Lande liegenden Schiffes. Nur nach der Bereitschaft zu einer normalen Art der Beladung oder Löschung bestimmt sich aber der Beginn der Lade- oder Löschzeit[1].)

Dieser eben erwähnte Fall besitzt eine gewisse Aehnlichkeit in den äußeren Umständen mit dem auf S. 21—22 besprochenen; doch darf das abweichende Ergebnis nicht auffallen, da zu berücksichtigen ist, daß im erstgenannten Fall ein Erreichen des Lade- oder Löschplatzes infolge der zu geringen Wassertiefe für jedes derartige Schiff ausgeschlossen war, während hier der Platz an und für sich auch für dieses Schiff wohl zu erreichen gewesen wäre, wenn es nicht auf dem Wege dorthin an Grund geraten sein würde.

Endlich bleibt noch einiges über die objektiven Hindernisse zu sagen. Mit diesem Namen werden, wie erwähnt, solche Hindernisse bezeichnet, die, obgleich sie weder von einem Teil verschuldet, noch auch in der Person einer Partei begründet sind, doch die Lade- und Löschbereitschaft verzögern und so den Beginn der Lade- und Löschzeit hemmen, sodaß sie zu Lasten des Schiffers gehen müssen.

Hierhin gehören zunächst Hindernisse durch tatsächliche höhere Gewalt, also z. B. Fälle, in denen der Schiffer durch Unwetter oder Feuersbrunst[2]) oder dergleichen bis zum Lade- oder Löschplatz vorzudringen verhindert wird; ebenso,

---

[1]) Hans. O. L. G. vom 4. März 1889, H. Bl. 1889 Nr. 59 S. 144, auch in Seuff. Arch. 44 Nr. 274 S. 444.

[2]) R. O. H. G. vom 13. April 1875, Entsch. R. O. H. G. 17 Nr. 23 S. 96. Schaps, Anm. 5 zu § 567 S. 319.

wenn vorzeitiges Einfrieren[1]) die Einnahme des ordentlichen Lade- oder Löschplatzes vereitelt.

Ferner gehören hierher Hindernisse, die sich aus irgend welchen Besonderheiten des ortsüblichen Lade- oder Löschplatzes ergeben, z. B. augenblicklicher Platzmangel[2]). Das Einnehmen des ortsüblichen Platzes ist eine Pflicht, die dem Schiffer unter bestimmten Umständen vom Gesetz auferlegt ist. Wird also der Schiffer durch Ereignisse, die weder von einem Teil verschuldet, noch in der Person einer Partei begründet sind, an der Erfüllung dieser ihm obliegenden Pflicht gehindert, so können die hierdurch herbeigeführten nachteiligen Folgen nur ihn treffen.

Eine Zusammenstellung dieses eben erörterten Grundsatzes mit den oben S. 19 und 20 besprochenen ergibt bezüglich der Verteilung der aus der Eigenart des Lade- oder Löschplatzes entstandenen Hindernisse auf die Parteien als Regel: Der Befrachter bezw. Empfänger hat die Besonderheiten des von ihm angewiesenen, der Verfrachter dagegen die Besonderheiten des ortsüblichen Lade- und Löschplatzes zu vertreten[3]).

Wenn Lewis bei Endemann, wie es scheint, zwischen Besonderheiten des angewiesenen und des ortsüblichen Ladeplatzes keinen Unterschied machen, sondern beide dem Verfrachter zur Last legen will[4]), so ist demgegenüber Boyens zuzustimmen, wenn er diese Entscheidung als unzulässig bekämpft und auf die Pflicht des Schiffers, am ortsüblichen Platz anzulegen, hinweist[5]).

Eine solche Gleichstellung des angewiesenen und des ortsüblichen Lade- oder Löschplatzes tritt vielmehr nur unter ganz bestimmten Voraussetzungen ein; und zwar einmal, wenn der Befrachter bezw. Empfänger dem Schiffer den ortsüblichen Platz anweist; in diesem Fall hört die willkürliche Anweisung auf, maßgebend zu sein[6]), d. h. es gelten dann die Regeln nicht des angewiesenen, sondern des ortsüblichen

---

[1]) R. G. vom 5. Okt. 1894, Bolze 19 Nr. 508 S. 275.
[2]) O. G. Hambg. vom 8. Dezbr. 1871, H. Bl. 1871 Nr. 285 S. 405. Schaps, Anm. 5 zu § 567 S. 319.
[3]) Boyens, II Bem. 5 zu § 560 S. 114 u. Anm. 5 zu § 560 S. 114.
[4]) Lewis bei Endemann, § 31 III S. 138.
[5]) Boyens, II Anm. 5 zu § 560 S. 114.
[6]) O. G. Hambg. vom 8. Dezbr. 1871, H. Bl. 1871 Nr. 285 S. 405.

Platzes. Ferner sind angewiesener und ortsüblicher Platz dann gleichmässig zu behandeln, wenn der angewiesene Platz ein Hindernis aufweist, das nicht nur hier, sondern auch bei allen ortsüblichen Plätzen des Hafens vorhanden ist, so z. B. einen zeitweiligen Platzmangel[1]). In solchem Falle ist die allgemeine Ueberfüllung als höhere Gewalt anzusehen, die nicht der Befrachter oder Empfänger, sondern der Schiffer zu vertreten hat.

Diese Ausdehnung des Begriffs der höheren Gewalt muß auch dann stattfinden, wenn Verordnungen[2]) oder Polizeivorschriften irgend welcher Art ein Vordringen des Schiffes zum Lade- oder Löschplatz verhindern[3]).

Hierher gehören allgemeinpolizeiliche, z. B. gesundheitspolizeiliche, und speciell hafenpolizeiliche oder auch Zoll-Vorschriften[4]). Die letztgenannten hatte schon der preußische Entwurf in seinen Motiven berücksichtigt und Hindernisse, welche ein Schiff infolge grösseren Andranges bei der zollamtlichen Abfertigung erleiden muß, dem Verfrachter zur Last gelegt, mit der Begründung, daß den Befrachter schon deshalb ein Nachteil nicht treffen dürfe, weil er nicht einmal die Möglichkeit habe, die Güter abzunehmen, solange der Schiffer dieselben abzuliefern verhindert sei; da aber der letztgenannte nach dem Frachtvertrage nicht nur zu dem Transport, sondern auch zur Ablieferung verpflichtet sei, müsse ein kasuelles Hindernis mit seinen nachteiligen Folgen ihn selbst treffen[5]).

Auch heute müssen nach dem H. G. B. diese Gründe zum gleichen Ergebnis führen[6]).

Wie mit den Polizeivorschriften, so verhält es sich auch mit etwa vorhandenen Einrichtungen, die das Laden oder Löschen gewisser Güter nur an ganz bestimmten Plätzen des

---

[1]) Boyens, II Anm. 5 zu § 560 S. 115.
[2]) R. O. H. G. vom 18. Juni 1878, Entsch. R. O. H. G. 23 Nr. 132 S. 414 ff.
[3]) Lewis, Bem. 4 zu Art. 595 S. 298.
Schaps, Anm. 5 zu § 567 S. 319.
[4]) Boyens, II Bem. 2 zu § 567 S. 130.
Gesundheitspolizeiliche Vorschriften z. B. bei Boyens I S. 441—445: Landesgesetzliche Vorschriften über gesundheitspolizeiliche Kontrolle der Seeschiffe.
[5]) Preuss. Entw. Mot. S. 270.
[6]) R. O. H. G. vom 13. April 1875, Entsch. R. O. H. G. 17 Nr. 23 S. 93 u. 94.

Hafens gestatten; hier ist z. B. an flüssige Ladungen, wie Petroleum[1]) und dergleichen, zu denken, deren Ein- und Ausladung mit den gewöhnlichen Hilfsmitteln nicht bewerkstelligt werden kann. Es ist dann lediglich eine Ausübung der ihm nach den §§ 560, 592 zustehenden Befugnis oder eine Befolgung solcher bestehender Einrichtungen, wenn der Befrachter bezw. Empfänger für solche Güter den betreffenden geeigneten Platz auswählt. Kann der Schiffer gerade diesen Platz nicht erreichen, so kann er betreffs der Ladung, über die er kontrahiert hat, als lade- oder löschbereit nicht angesehen werden.[2])

An dieser Stelle bedarf eine besondere hafenpolizeiliche Vorschrift von großer Verbreitung der Erwähnung, der sogenannte „regular turn". Hierunter ist eine durch örtliche Vorschriften geregelte Reihenfolge bei der Beladung oder Löschung von Schiffen zu verstehen[3]), also eine Einrichtung, die in einem Hafen mit regem Schiffsverkehr wohl fast unerläßlich erscheint, die aber — eben dieses starken Verkehrs wegen — nur zu leicht Verzögerungen für das einzelne Schiff im Gefolge hat. Es ist davon auszugehen, daß der „regular turn", wie jede andere okrigkeitliche Verordnung, im Zweifel regelmäßig ein objektives Hindernis darstellt und als solches die Lade- bezw. Löschbereitschaft ausschließt, also zu Lasten des Schiffers geht. Ausgenommen ist jedoch einmal der Fall, in dem der Befrachter bezw. Empfänger in der Lage ist, an einer anderen Stelle desselben Hafens, als an derjenigen, in betreff welcher ein „regular turn" besteht, das Schiff zu beladen bezw. zu entlöschen[4]) und ferner der Fall, in dem der Befrachter oder Empfänger mittelbar oder unmittelbar die Beladung bezw. Löschung und Abfertigung der vorangehenden Schiffe verzögert[5]).

[1]) Lewis, Anm. 1 zu Bem. 4 zu Art. 595 S. 298.

[2]) H. G. Hambg. vom 3. März 1874, H. Bl. 1874 Nr. 164 S. 197.

[3]) Schaps, Anm. 6 zu § 567 S. 319.

[4]) Ebenso, wenn dem Befrachter oder Empfänger die Auswahl unter einer größeren Anzahl von Häfen freisteht und nicht in sämtlichen ein „regular turn" besteht (vgl. H. G. und O. G. Hambg. vom 29. Mai bezw. 14. Juli 1865), Hermann u. Hirsch Nr. 165 S. 657.

[5]) So Schaps, Anm. 6 zu § 567 S. 319 u. 320.
Anders R. O. H. G. vom 8. Dezbr. 1876, (Entsch. R. O. H. G. 21 Nr. 71 S. 227 u. 228), das einen durch den „regular turn" entstandenen Aufenthalt in der Regel dem Befrachter oder Empfänger zur Last

Der schon oben erwähnte Grundsatz, daß der Befrachter den Aufenthalt zu vertreten hat, der durch Nichtvorhandensein von Ladung entsteht, findet auch bei Beachtung eines „regular turn“ Anwendung; denn diese Einrichtung verpflichtet den Schiffer lediglich, so lange auf die Beladung zu warten, bis die vorhergehenden Schiffe beladen sind, nicht aber, bis die für sein Schiff bestimmte Ladung am Ladeplatze eingetroffen ist[1]). Hat der Verfrachter nämlich einmal das Risiko eines „regular turn“ auf sich genommen, so hat er auf die gehörige Einhaltung desselben auch ein Recht[2]). Die durch das Nichtvorhandensein der Ladung entstandene Verzögerung geht vielmehr zu Lasten des Befrachters, was für diesen hier um so empfindlicher sein wird, als ein Schiff, dessen Ladung nicht bereit ist, seine Priorität verliert und ablegen muß, während das nächstfolgende an seine Stelle tritt mit dem Anspruch, ohne Unterbrechung vollständig beladen zu werden[3]). Die eben bezüglich des „regular turn“ besprochenen Grundsätze gelten natürlich nur, wenn nicht andere Vereinbarungen in Bezug auf die Vertretung von Verzögerungen durch die Parteien getroffen worden sind, wie denn auch die durch das Gesetz entstehende Härte für den Verfrachter, den „turn“ unentgeltlich abzuwarten, dahin führt, daß der Rheder sich Ersatz während solchen Aufenthalts ausdrücklich versprechen läßt[4]). Eine von der Regel abweichende Vereinbarung braucht jedoch nicht immer ausdrücklich getroffen zu sein, sondern ist eventuell

---

legen und nur dann hiervon eine Ausnahme zu Ungunsten des Verfrachters machen will, wenn entweder der Befrachter nicht in der Lage ist, an einer anderen Stelle, als an derjenigen, in betreff welcher ein „regular turn“ besteht, dem Schiffe die Ladung zu geben, oder wenn der Ablader weder unmittelbar noch mittelbar die Beladung und Abfertigung der vorangehenden Schiffe verzögert. Wenn auch das Ergebnis beider Auffassungen praktisch in vielen Fällen, insbesondere in den beiderseitigen Ausnahmefällen, das gleiche sein wird, so ist doch an dem von Schaps vertretenen Princip festzuhalten. Derselben Ansicht wie das R. O. H. G. scheint nach der im H. Bl. 1893 Nr. 40 S. 126 abgedruckten Entscheidung vom 8. April 1893 auch das Hans. O. L. G. zu sein.

[1]) H. G. Hambg. vom 16. Mai 1870, H. Bl. 1870 Nr. 180 S. 193 ff.

[2]) H. G. Hambg. vom 2. Novbr. 1871, H. Bl. 1871 Nr. 265 S. 380 ff.

[3]) R. O. H. G. vom 8. Dezbr. 1876, Entsch. R. O. H. G. 21, Nr. 71 S. 229.

[4]) H. G. Hambg. vom 3. März 1874, H. Bl. 1874 Nr. 164 S. 197.

nach den Umständen des konkreten Falles als von den Parteien gewollt anzunehmen[1]).

Mit der vereinbarungsgemäßen Uebernahme der Vertretung eines Aufenthalts infolge des „regular turn“ durch den Befrachter erlischt naturgemäß nicht nur das Recht des Verfrachters auf genaue Innehaltung desselben, sondern auch auf eine Beladung des Schiffes im turn überhaupt[2]).

Schließlich sei nochmals betont, daß von den zuletzt besprochenen Grundsätzen, nach denen im Allgemeinen dem Schiffer etwaige Verzögerungen zur Last fallen, dann eine Ausnahme zu Ungunsten des Befrachters bezw. Empfängers gemacht werden muß, wenn diesen irgend ein Verschulden trifft oder das hindernde Ereignis in seiner Person begründet ist. So ist z. B. zu beachten, daß ein Platzmangel auch an jedem ortsüblichen Platz dann vom Befrachter oder Empfänger zu vertreten ist, wenn er ihn unmittelbar oder mittelbar veranlaßt hat[3]). Ferner ist z. B. von der Regel, daß der Verfrachter eine Verzögerung der zollamtlichen Abfertigung zu vertreten hat, dann abzugehen, wenn der Schiffer zwar eine Hauptdeklaration, der bezw. die Empfänger aber eine Specialdeklaration der eingehenden Waren der Behörde einzureichen haben, sodaß die Löschung nicht eher geschehen darf, als sämtliche Deklarationen der Empfänger eingegangen sind. Solchenfalls ist es bei einer auch unverschuldeten Verzögerung der Einreichung der Deklarationen seitens der Empfänger Sache der letzgenannten, für die Abnahme des zollamtlichen Verschlusses zu sorgen[4]). Die Löschbereitschaft auf Seiten des Schiffers wird jedoch nicht ausgeschlossen, und die Löschzeit beginnt unabhängig von dieser Verzögerung mit dem auf die Anzeige der Bereitschaft folgenden Tage zu laufen.

---

[1]) So schließt das R. G. in seiner Entscheidung vom 28. Septbr. 1892 (Bolze 15 Nr. 337 S. 214) aus den Umständen eines Falles, nämlich aus einer besonders billigen Frachtrate sowie der Bewilligung eines niedrigen Liegegeldes, daß der Befrachter, der die Einrichtungen für die Beladung der Schiffe in dem betr. Hafen kannte, die sich aus jenen Einrichtungen ergebende Gefahr der Verzögerung der Anlegung des Schiffes übernommen habe.

[2]) Schaps, Note 1 zu Anm. 6 des § 567 S. 320.

[3]) Boyens, II Anm. 5 zu § 560 S. 115.
R. O. H. G. vom 13. April 1875, Entsch. R. O. H. G. 17 Nr. 23 S. 93 u. 94.

[4]) Obertribunal zu Berlin v. 11. Sept. 1856, Seuff. Arch. 11 Nr. 295 S. 438, Lewis, Bem. 4 zu Art. 595 S. 298.

§ 5.

Anzeige der Lade- und Löschbereitschaft.

In den Absätzen 1 u. 2 des § 567 H. G. B., deren Wortlaut bereits eingangs des vorigen Paragraphen wiedergegeben wurde, trifft das Handelsgesetzbuch die Bestimmungen über die Anzeige der Ladebereitschaft.

In analoger Weise regelt der § 594 H. G. B. die Anzeige der Löschbereitschaft, indem die „Einnahme der Ladung", der „Befrachter" und die „Ladezeit" durch das „Löschen", bezw. den „Empfänger", bezw. die „Löschzeit" ersetzt werden. Die Person des Anzeigenden bleibt naturgemäß die gleiche: Der Schiffer. Damit ist aber nicht gesagt, daß die Anzeige nur dann Wirksamkeit hat, wenn sie von ihm ausgeht. Vielmehr steht es außer ihm zunächst dem Verfrachter, den der Schiffer vertritt[1]), zu, diese Anzeige zu machen. Ferner muß auch der Schiffsmakler im Zweifel als zu dieser Anzeige berechtigt angesehen werden; denn die Geschäftstätigkeit des Maklers beschränkt sich nicht auf das interne Verhältnis zum Rheder, vielmehr ist der Makler auch befugt, dritten Personen gegenüber den Rheder zu vertreten. Freilich kommt es darauf an, wie weit ihm solche Befugnis vom Schiffer übertragen ist. Da seine Tätigkeit jedoch einen konstanten Umfang zu haben pflegt, so muß auch für seine Vertretungsbefugnis ein präsumtiver Umfang gelten. Ist der Schiffsmakler aber beauftragt, an Stelle des Schiffsmaklers einen Frachtvertrag abzuschliessen, gehört es ferner nach konstanter Praxis zu seinen Obliegenheiten, das Schiff zu expedieren, sowie die Fracht- und Liegegelder einzuziehen, so liegt es auch in seiner Vertretungs-

---

[1]) Vgl. H. G. B. § 511.
Schaps, Anm. 11 zu § 511 S. 142.
Hans. O. L. G. vom 30. Januar 1905, H. Bl. 1905 Nr. 41 S. 84.

befugnis, an Stelle des Schiffers dem Befrachter die Ladebereitschaft anzuzeigen[1]).

Da sich die Anzeige als ein einseitiges empfangsbedürftiges Rechtsgeschäft darstellt[2]), so nennt das Gesetz als diejenigen Personen, denen die Anzeige von der Bereitschaft zu erstatten ist, den Befrachter bezw. den Empfänger. An die Stelle des Befrachters tritt unter Umständen sein Vertreter am Abladungshafen: Der Ablader[3]), d. h. derjenige, von dem der Verfrachter die zu befördernde Ladung erhalten soll[4]).

Als Empfänger im frachtrechtlichen — oder, wie Schaps sagt, im „technischen" — Sinne gilt nicht derjenige, dem die Ware tatsächlich vom Schiffer überliefert wird, sondern der legitimierte Inhaber des Konnossements[5]) oder — nach Schaps — der die Ladung, selbst oder durch Stellvertreter, im eigenen Namen kraft seiner Legitimation entgegengenommen hat[6]).

An diese Personen also hat der Schiffer die Anzeige der Lade- und Löschbereitschaft zu richten.

Bestimmte Form und Inhalt für die Anzeige schreibt das Gesetz nicht vor, es genügt vielmehr jede Erklärung des Schiffers, die überhaupt geeignet ist, den Befrachter bezw. Empfänger von der Lade- oder Löschbereitschaft in Kenntnis zu setzen[7]). Eine Form wäre schon deswegen völlig unangebracht, weil dieser die Anzeige betreffenden Gesetzesvorschrift lediglich die Absicht zu Grunde lag, die Frage zur Entscheidung zu bringen, ob Verfrachter und Empfänger sich ihrerseits nach der Bereitschaft des Schiffers zu erkundigen

---

[1]) Hans. O. L. G. von 1888, H. Bl. 1888 Nr. 132 S. 312.

[2]) Schaps, Anm. 7 zu § 567 S. 320.

[3]) Hans. O. L. G. vom 30. Janr. 1905, H. Bl. 1905 Nr. 41 S. 84.

[4]) § 577 H. G. B.
Schaps, Anm. 1 zu § 577 S. 333.

[5]) R. G. vom 17. Janr. 1900, H. Bl. 1900 Nr. 48 S. 109, auch in Seuff. Arch. 55 Nr. 222 S. 438.
Lewis, Bem. 1 zu Art. 595 S. 296.

[6]) Schaps, Anm. 2 zu § 614 S. 447.

[7]) R. O. H. G. vom 12. Dez. 1874, Entsch. R. O. H. G. 15 Nr. 65 S. 230.
Lewis, Bem. 3 zu Art. 595 S. 297.
Lewis bei Endemann, § 31 III S. 137.
Boyens, II Bem. 2 zu § 567 S. 130.
Schaps, Anm. 8 zu § 567 S. 320.

haben sollten[1]), oder ob der letztgenannte jene beiden hiervon in Kenntnis setzen müßte[2]). Daß hierzu ein formeller Akt nicht notwendig ist, leuchtet ein; es genügt vielmehr, daß auf Seiten des Schiffers auf deutliche Weise die Bereitschaft zum Laden oder Löschen dem Befrachter oder Empfänger kundgetan wird[3]). So wird z. B. ein Aufforderung, mit dem Laden oder Löschen zu beginnen, als ausreichend angesehen werden müssen[4]).

Es fragt sich, wie der Schiffer der ihm obliegenden Anzeigepflicht nachkommen soll, wenn ihm der Befrachter oder Empfänger nicht bekannt ist. Für diesen Fall gibt das Gesetz in § 594 H. G. B. die Vorschrift, daß der Schiffer die Anzeige durch öffentliche Bekanntmachung in ortsüblicher Weise zu bewirken habe. Formell ist diese Vorschrift nur für den Fall gegeben, daß die bei der Löschung empfangsberechtigte Person nicht bekannt ist, doch ist ihre Anwendung nicht hierauf beschränkt; vielmehr läßt die Analogie zwischen Beladung und Löschung ihre Ausdehnung auf den Fall zu, daß die bei der Beladung empfangsberechtigte Person dem Schiffer unbekannt ist[5]). Daß das Gesetz die erwähnte Bestimmung nur bei der Löschung ausdrücklich hervorgehoben hat, liegt darin begründet, daß sie dort naturgemäß weit häufiger zur Anwendung gelangen wird, als bei der Abladung; daß sie aber auch hier Geltung haben soll, zeigt überdies das Gesetz selbst durch den Wortlaut des § 577 H. G. B. an, wo es im ersten Satz heißt: „Soll der Verfrachter die Ladung von einem Dritten erhalten, und ist dieser Dritte ungeachtet der von dem Verfrachter in ortsüblicher Weise kundgemachten Bereitschaft zum Laden nicht zu ermitteln usw.“. Danach ist die Analogie also auch auf diese Materie auszudehnen und ein Schiffer, der, wenn ihm der Ablader unbekannt ist, die

---

[1]) Wie dies nach dem Preuß. Entw. geschehen sollte; vgl. Art. 476 und 492 desselben.

[2]) R. O. H. G. vom 12. Dez. 1874, Entsch. R. O. H. G. 15 Nr. 65 S. 230.

[3]) R. O. H. G. vom 18. Juni 1878, Entsch. R. O. H. G. 23 Nr. 132 S. 417.

[4]) Lewis, Bem. 3 zu Art. 595 S. 297.
Schaps, Anm. 8 zu § 567 S. 320.
R. O. H. G. vom 18. Juni. 1878, Entsch. R. O. H. G. 23 Nr. 132 S. 417.

[5]) Lewis bei Endemann, § 31 III S. 137.
Schaps, Anm. 8 zu § 567 S. 320.

Anzeige der Ladebereitschaft durch öffentliche Aufforderung bewirkt, handelt durchaus richtig[1]).

Auf welche Weise der Schiffer diese öffentliche Bekanntmachung seiner Bereitschaft zu bewirken hat, richtet sich nach dem Ortsgebrauch. Hierfür werden z. B. Anzeigen in öffentlichen Blättern, Börsenanschlag und dergleichen in Betracht kommen[2]).

Es fragt sich nun, wann der Schiffer die Anzeige zu machen hat? Die §§ 567, 594 H. G. B. geben die Vorschrift: Der Schiffer hat, sobald er zur Einnahme der Ladung bezw. zum Löschen fertig und bereit ist, dies dem Befrachter oder Empfänger anzuzeigen. Danach ist es also nicht in das Belieben des Schiffers gestellt, diese Anzeige nach Gutdünken zu verzögern; vielmehr macht sich ein Schiffer, der schuldhaft die Anzeige der Bereitschaft und damit[3]) den Beginn der Lade- oder Löschzeit verzögert, dem Befrachter oder Ablader bezw. dem Empfänger, der hierdurch einen Nachteil erleidet, schadensersatzpflichtig[4]). Unbenommen bleibt es dagegen dem Schiffer, im voraus anzuzeigen, daß er an einem bestimmten Tage lade- oder löschbereit sein werde[5]). Solchenfalls beginnt die Lade- oder Löschzeit natürlich nicht mit dem auf die Anzeige folgenden Tage zu laufen, sondern erst mit dem Tage, für den der Schiffer seine Bereitschaft angezeigt hat, vorausgesetzt, daß er bis dahin tatsächlich lade- bezw. löschbereit geworden ist.

An dieser Stelle ist auch die Frage aufzuwerfen, wann der Schiffer zur öffentlichen Bereitschaft zu schreiten hat, wann also der Befrachter im Abladungshafen und wann der

---

[1]) H. G. Hambg. vom 28. Okt. 1875, H. Bl. 1876 Nr. 47 S. 69.

[2]) Lewis bei Endemann, § 31 III S. 137.
Boyens, Anm. 2 zu § 594 S. 192 (speciell f. Hambg.).
Schaps, Note 1 zu Anm. 8 des § 594 S. 356 (ebenso).

[3]) Vgl. die ausdrücklichen Vorschriften d. §§ 567 Abs. 2 und 594 Abs. 3 H. G. B.

[4]) Lewis, Bem. 7 zu Art. 595 S. 298.
Boyens, II Bem. 9 zu § 567 S. 134; Bem. 6 zu § 594 S. 193.
Meier in Busch's Archiv 30 (neue Folge 5) S. 54 ff.; H. Bl. 1874 Nr. 48 S. 84 ff.; H. Bl. 1874 Nr. 71 S. 124 ff.
Für das Binnenschiffahrtsrecht vgl. Ahlers S. 4.

[5]) H. G. Hambg. vom 28. Oktober 1875, H. Bl. 1876 Nr. 47 S. 69.
Hans. O. L. G. vom 22. Juni 1903, H. Bl. 1903 Nr. 87 S. 202, auch bei Mugdan und Falkmann 7 Nr. 39 n. S. 389.

Empfänger im Löschungshafen als „ihm unbekannt“ gelten muß? Im erstgenannten Fall wird dies dann vorliegen, wenn dem Schiffer weder der Befrachter oder — falls er die Ladung von einem Dritten erhalten soll — der Ablader, noch eine andere Person durch Anweisung seitens des Verfrachters bekannt ist, die ihm die nötige Auskunft erteilen kann.

Anders im Entlöschungshafen; hier hat der Empfänger als „unbekannt“ zu gelten, wenn sich im Besitz der gezeichneten Konnossemente befindliche und durch diese legitimierte Personen weder bei dem Makler des Schiffes oder dem Adressaten, an den der Schiffer gewiesen worden ist, gemeldet haben, noch sonst diesen bekannt sind[1]).

Die schon erwähnte Regel, daß als Empfänger — dem die Anzeige der Löschbereitschaft zu erstatten ist — nur der gelten kann, der sich im Besitz der gezeichneten Konnossemente befindet und durch sie legitimiert wird, ist nicht so streng, daß nicht auch eine persönliche Anzeige dann als wirksam angesehen werden kann, wenn sie einer Person gegenüber erfolgt ist, die sich zwar zur Zeit der Meldung beim Schiffer noch nicht im Besitz des Konnossements befindet, die aber glaubhaft macht, daß sich lediglich der Eingang desselben verzögert habe; die Anzeige ist also gültig, wenn der betreffenden Person demnächst tatsächlich das Konnossement zugeht[2]), und der Schiffer kann solchenfalls von einer öffentlichen Anzeige absehen, ohne seine etwaige Forderung auf Liegegeld, sei es dem Empfänger, sei es dem Befrachter gegenüber, zu gefährden[3]); ist jene Person jedoch nicht im Stande, sich in den legitimierten Besitz des Konnossements zu setzen, so behält die erfolgte Anzeige natürlich keine Gültigkeit. Um das Risiko, das in solchen Fällen immerhin mit der Unterlassung einer öffentlichen Bekanntmachung verbunden ist, nicht zu laufen, kann der Schiffer diese letztgenannte jeden Augenblick nachholen mit der Wirkung, daß er nun für jeden Fall gedeckt ist: Meldet sich schließlich doch kein legitimierter Empfänger, so gilt die öffentliche Bekanntmachung, während dann, wenn die Person, der gegenüber schon die direkte An-

---

[1]) Boyens, II Bem. 2 zu § 594 S. 192.
[2]) Boyens, II Bem. 2 zu § 594 S. 192.
[3]) Boyens, II Bem. 2 zu § 594 S. 192.

zeige erfolgt ist, das Konnossement beibringt, jene persönliche Anzeige wirksam bleibt[1]).

Was die Tageszeit betrifft, zu der die Anzeige als sofort wirksam erstattet werden kann, so ist mit Schaps daran festzuhalten, daß eine an einem Werktag nach Schluß der üblichen Geschäftsstunden oder an einem Sonntage oder allgemeinen Feiertage gemachte Anzeige als am nächsten Werktage erfolgt gilt[2]). Die Bestimmung, daß die Lade- und Löschzeit erst mit dem auf die Anzeige der Bereitschaft folgenden Tage zu laufen beginnt, wodurch dem Befrachter bezw. Empfänger eine angemessene Frist zur Anordnung der zum Zweck der Beladung oder Entlöschung zu treffenden Vorbereitungen gewährt wird[3]), würde illusorisch sein, wenn nach einer am späten Abend vom Schiffer erstatteten Anzeige am nächsten Morgen — hier ist z. B. insbesondere an den im Sommer sehr frühzeitigen Beginn der üblichen Arbeitszeit zu denken — die Lade- bezw. Löschzeit ihren Anfang nehmen sollte. Vielmehr hat auch auf die Anzeige der §§ 567 und 594 H. G. B. der § 358 H. G. B. entsprechende Anwendung zu finden, wonach bei Handelsgeschäften die Leistung nur während der gewöhnlichen Geschäftszeit bewirkt und gefordert werden kann. Als ein Handelsgeschäft in dem hier angewendeten Sinne — private Willenserklärung in Bezug auf das Handelsgewerbe (des Schiffers), gerichtet auf Hervorbringung eines rechtlichen Erfolges (des Beginns der Lade- oder Löschzeit) — muß die Anzeige angesehen werden; und wenn sie auch nur eine Nebenverbindlichkeit des Schiffers darstellt, so ist sie doch gesetzlich, ferner auch aus einem Vertragsverhältnis abgeleitet und mit einem solchen in Zusammenhang stehend, sodaß darauf auch diejenigen allgemeinen Grundsätze ausgedehnt werden müssen, welche bezüglich der ordnungsmäßigen Zeit für die Erfüllung von Hauptverbindlichkeiten gelten[4]).

Diese Gründe sind nicht nur maßgebend, um die Wirksamkeit einer zu nicht ortsüblicher Geschäftszeit am Werk-

[1]) R. O. H. G. vom 12. Dezbr. 1874, Entsch. R. O. H. G. 15 Nr. 65 S. 230 ff. Hans. O. L G. vom 20. Mai 1885, H. Bl. 1885 Nr. 59 S. 137.

[2]) Schaps, Anm. 9 zu § 567 S. 320.

[3]) Schaps, Anm. 9 zu § 567 S. 320.
Ebenso für das Binnenschiffahrtsrecht Ahlers S. 5.

[4]) L. G. Oldenburg von 1891, Zeitschr. f. Verwaltung und Rechtspflege in Oldenburg, Bd. 18 (1891) S. 238 ff. (insbesondere S. 245).

tage gemachten Anzeige hinauszuschieben, sondern auch, um bei einer an einem Sonntage oder allgemeinen Feiertage erstatteten Anzeige das gleiche Ergebnis zu zeitigen.

Wenn demgegenüber das Kommerz- und Admiralitätskollegium zu Danzig in einem Erkenntnis der Ansicht ist, daß es gleichgültig sei, zu welcher Stunde die Anzeige erfolge und dies damit begründet, daß einmal der Artikel 595 (= § 594) keine Tageszeit festsetze, daß ferner der Empfänger keinen Anspruch darauf haben könne, daß ihm jeder Tag ausschließlich zur Operation des Löschens frei bleibe und daß endlich die Vorbereitungen zur Entlöschung ihn ebensowenig zu einer Nachfrist oder anderweitiger Fixierung des terminus a quo berechtigen könnten, wie die während der Löschzeit etwa eintretenden Hindernisse[1]), so dürften diese Gründe als nicht überzeugend genug erscheinen, um mangels jeder besonderen Vereinbarung die oben erwähnte ausdrückliche Bestimmung des § 358 H. G. B. außer Geltung setzen zu können.

Boyens, der ebenfalls die Anzeige unabhängig von jeder Tageszeit und sie überdies nicht auf die Werktage beschränkt sehen will, leitet diese Ansicht lediglich daraus ab, daß die Anzeige kein formeller Akt sei[2]). Er will ferner einen Ausgleich dahin schaffen, daß während der Geschäftszeit der Kaufmann eine in seinem Kontor brieflich oder mündlich (an einen Kommis) erstattete Meldung gegen sich gelten lassen müsse, wenn sie ihm auch nicht persönlich zu Ohren käme, außerhalb der Geschäftszeit es aber Sache des Schiffers sei, eine solche Meldung entweder dem anderen Teil persönlich oder einem Generalvertreter (Prokuristen) desselben in Person zuzustellen[3]).

Wie sehr auch Boyens auf diese Weise den beiderseitigen Interessen gerecht zu werden sucht, so liegt angesichts der einfachen, mehrfach erwähnten Gesetzesbestimmung zu einer demgegenüber verhältnismäßig so verwickelten Regelung kein Anlaß vor.

Es muß also daran festgehalten werden, daß ein an einem Werktage nach Schluß der ortsüblichen Geschäftszeit, ebenso

---

[1]) Kommerz- und Admiralitätskollegium zu Danzig; Busch's Arch. Bd. 1 1863 S. 406.

[2]) Boyens, II Bem. 2 zu § 567 S. 130 u. 131.

[3]) Boyens, II Anm. 2b zu § 567 S. 131.

eine an einem Sonntag oder an einem allgemeinen Feiertage erstattete Anzeige erst als am nächstfolgenden Werktage erfolgt gilt, und daß schließlich eine Anzeige, welche die Lade- oder Löschbereitschaft für einen Sonntag oder allgemeinen Feiertag anzeigt — die also in der Regel am Tage vorher erstattet sein wird — ebenfalls die Wirkung hat, daß der Beginn der Lade- oder Löschzeit auf den nächstfolgenden Werktag hinausgeschoben wird[1]). Erwähnt sei an dieser Stelle noch, daß das Gesetz, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt vom 15. Juni 1895, in seinen §§ 28 Abs. 2 und 47 Abs. 2 die entsprechende Regelung für den Binnenschiffahrtsverkehr trifft und daß es dort ausdrücklich heißt: „Die Anzeige hat an einem Werktage vor dem Schluß der ortsüblichen Geschäftsstunden zu erfolgen. Eine später oder an einem Sonntag oder allgemeinen Feiertag erfolgte Anzeige gilt als am nächsten Werktag erfolgt." Sollte diese Regelung nicht erfolgt sein, um eine ähnliche Meinungsverschiedenheit, wie sie im Seerecht einmal besteht, für den Binnenschiffahrtsverkehr von vornherein unmöglich zu machen und den Standpunkt des Gesetzgebers in dieser Frage anzuzeigen? Boyens erklärt freilich den nach seiner Ansicht anzunehmenden Gegensatz damit, daß das Binnenschiffahrtsgesetz eine gesetzliche nach Werktagen bemessene Lade- und Löschzeit kenne, das Seerecht dagegen gesetzlich die Sonn- und Feiertage gemäß §§ 573 und 597 H. G. B. in die Lade- und Löschzeit einrechne. Den in Wahrheit ausschlaggebenden § 358 H. G. B. sowie den § 193 B. G. B. — der die gleiche Bestimmung für das bürgerliche Recht enthält, wie der § 358 H. G. B. für das Handelsrecht — bezeichnet Boyens dagegen kurz als „nicht hierher passend"[2]).

Das soeben über die Tageszeit der Anzeige der Lade- und Löschbereitschaft Gesagte gilt naturgemäß in gleicher Weise für eine persönliche wie für eine öffentliche Anzeige.

Was die Beweislast bezüglich der Lade- und Lösch-

---

[1]) Schaps, Anm. 9 zu § 567 S. 321.
L. G. Oldenburg von 1891, Zeitschr. f. Verwaltung und Rechtspflege in Oldenburg, Bd. 18 (1891) S. 238 ff. (insbesondere S. 245).
Hans. O. L. G. vom 22. Juni 1903, H. Bl. 1903 Nr. 87 S. 202, auch bei Mugdan u. Falkmann 7 Nr. 39 n S. 389.

[2]) Boyens, II Anm. 2b zu § 567 S. 131.

bereitschaft und der Anzeige hiervon betrifft, so ist von dem allgemein gültigen Satz auszugehen: Jeder Teil muß die Tatsachen beweisen, die er behaupten muß, um ein Angriffs- oder ein Verteidigungsmittel zu begründen[1]); danach hat also der Kläger zunächst die klagbegründenden Tatsachen zu beweisen.

Für eine Liegegeldforderung — um eine solche wird es sich meist handeln, und von dieser speciell haben die folgenden Zeilen zu handeln, sodaß „Kläger" mit dem „Schiffer" identisch ist —, die mangels anderweitiger Vereinbarung regelmäßig dann entstehen wird, wenn nach Maßgabe der §§ 569 und 596 H. G. B. die Lade- oder Löschzeit überschritten worden ist[2]), ist zunächst offenbar die Fixierung des Anfangs- und Endtermins der Lade- bezw. Löschzeit klagbegründend. Da in der Regel nun der Beginn der erwähnten Fristen nach der Vorschrift der §§ 567 Abs. 2, 594 Abs. 3 H. G. B. durch die Anzeige der Bereitschaft bedingt ist, wird als erste klagbegründende Tatsache die der erfolgten Anzeige der Lade- bezw. Löschbereitschaft anzusehen sein. Wie verhält es sich aber mit der Tatsache der Lade- und Löschbereitschaft selbst? Es ist hier nochmals ausdrücklich zu betonen, daß nur eine der Wahrheit entsprechende Anzeige der Lade- oder Löschbereitschaft die betreffende Frist in Lauf setzt[3]). Dieser Grundsatz ist soweit auszudehnen, daß eine nicht der Wahrheit entsprechende Anzeige nicht etwa im Augenblick des Eintritts der Bereitschaft wirksam wird, sondern daß, um die Lade- oder Löschzeit tatsächlich in Lauf zu setzen, eine völlig neue Anzeige erforderlich ist[4]). Eine Anzeige, die der Wahrheit nicht entspricht bezw. nicht entsprochen hat, kann danach nicht als „klagbegründend" gelten; mit anderen Worten: Die Anzeige erhält ihren klagbegründenden Charakter erst durch die Tatsache der Lade- oder Löschbereitschaft; das eigentlich klagbegründende ist also nicht die Anzeige, sondern die tatsächliche Bereitschaft. Jedenfalls gehört die Bereitschaft mit

---

[1]) Gaupp-Stein I, Erläuterg. zu § 282, IV S. 654 ff.

[2]) Vgl. §§ 567 Abs. 4 Satz 2, 594 Abs. 5 Satz 2 H. G. B.

[3]) R. O. H. G. vom 13. April 1875, Entsch. R. O. H. G. 17 Nr. 23 S. 93 u. 94. R. O. H. G. vom 18. Juni 1878, Entsch. R. O. H. G. 23 Nr. 132 S. 414 ff. Hans. O. L. G. vom 4. März 1889, H. Bl. 1889 Nr. 59 S. 144, auch in Seuff. Arch. 44 Nr. 274 S. 443 und 444.

[4]) R. O. H. G. vom 18. Juni 1878, Entsch. R. O. H. G. 23 Nr. 132 S. 417.

zu den klagbegründenden Tatsachen: Und für diese ist der Kläger = Schiffer beweispflichtig. Es ergibt sich also schließlich, daß der Schiffer nicht allein die Anzeige, sondern auch die Tatsache der Lade- bezw. Löschbereitschaft zu beweisen hat[1]). Das O. L. G. Marienwerder ist demgegenüber der Ansicht, daß der Schiffer lediglich den Nachweis der Anzeige zu bringen habe, und daß das Schiff solange als lade- oder löschbereit gelten müsse, bis der Befrachter bezw. Empfänger den Beweis vom Gegenteil erbracht habe[2]). Dieselbe Ansicht wird von Mittelstein in Goldschmidts Zeitschrift[3]) und im Central-Organ[4]) vertreten. Jedoch wird hierbei eben nicht beachtet, daß die Lade- und Löschbereitschaft in Wahrheit als mitklagbegründend angeschen werden muß. Wenn diese Erkenntnisse dem Befrachter oder Empfänger den Beweis dafür auferlegen wollen, daß der Schiffer nicht bereit gewesen sei und sich dabei auf die Protokolle der Kommission zur Beratung eines allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuches berufen, in denen[5]) als selbstverständlich anerkannt sei, „daß der Befrachter gegenüber dem Schiffer eine wirksame Einrede habe, wenn der letztere die Ladungsbereitschaft angemeldet habe, ohne daß das Schiff wirklich ladungsbereit gewesen", so ist darauf hinzuweisen, daß das Wort „Einrede" hier nicht als „Einrede im materiellen oder prozessualen Sinne" verstanden werden kann, vielmehr ganz allgemein gebraucht ist und sich in Wirklichkeit als ein Leugnen[6]) des Klaggrundes darstellt, wofür der Kläger, also der Schiffer, beweispflichtig ist.

Eine gewisse Erleichterung wird dem Schiffer dann zuzuerkennen sein, wenn das Schiff bereits im Hafen liegt, in dem geladen oder gelöscht werden soll; solchenfalls genügt von

---

[1]) Boyens, II Bem. 2 zu § 567 S. 131.
Schaps, Anm. 7 zu § 567 S. 320.
R. O. H. G. vom 5. Janr. 1876, Entsch. R. O. H. G. 19 Nr. 84 S. 292.
Hans. O. L. G. vom 2. Febr 1901, H. Bl. 1901 Nr. 65 S. 150, auch bei Mugdan u. Falkmann 2 Nr. 154 S. 368.

[2]) O. L. G. Marienwerder vom 26. März 1886, Seuff. Arch. 48 Nr. 116 S. 190.

[3]) Mittelstein in Goldschmidts Zeitschrift Bd. 40 (neue Folge Bd. 25) S. 37 ff.

[4]) Central-Organ neue Folge Bd. 5 S. 567.

[5]) Prot. S. 2079 und 2080.

[6]) R. O. H. G. vom 5. Janr. 1876, Entsch. R. O. H. G. 19 Nr. 84 S. 292.
Boyens, II Bem. 2 zu § 567 S. 131.

Seiten des Befrachters bezw. Empfängers nicht ein generelles Bestreiten der Bereitschaft; es muß vielmehr in substanziierter Weise behauptet werden, was trotzdem fehlt; ein einfaches Bestreiten würde sich als ein „völlig unsubstanziiertes Leugnen" darstellen, daß „keine Beachtung verdient" [1]).

Dem soeben Ausgeführten entsprechend wird sich, falls der Schiffer seine Lade- oder Löschbereitschaft im voraus für einen bestimmten Tag angezeigt hat, sein Beweis darauf zu richten haben, daß er an dem betreffenden Tage auch wirklich lade- bezw. löschbereit geworden ist[2]).

Eine Folge des vorstehend Gesagten ist es, daß es zur Beweislast des Schiffers nicht gehören kann, nachzuweisen, daß sein Schiff während der ganzen Zeit lade- bezw. löschbereit geblieben sei. Hier ist es vielmehr Sache des Befrachters bezw. Empfängers, im Wege der Einrede darzutun, daß die Ueberschreitung der Lade- oder Löschzeit verursacht ist durch eine Unterbrechung der Lade- und Löschbereitschaft, die zu Lasten des Schiffers geht, die also z. B. durch ein Verschulden auf seiner Seite veranlaßt worden ist[3]).

Im Anschluß an diese Beweisfrage ist noch zu erwähnen, daß der Befrachter bezw. Empfänger sich dann nicht darauf berufen kann, daß ihm die Lade- bezw. Löschbereitschaft des Schiffers nicht angezeigt worden sei, wenn ihm nachgewiesen wird, daß er tatsächlich von der Ankunft des Schiffes nicht nur, sondern auch von der Lade- oder Löschbereitschaft — bei dem Empfänger von Stückgütern auch von der begonnenen Entlöschung — Kenntnis hatte, und zwar eine solche Kenntnis, die bei ihm über das tatsächliche Vorhandensein der Bereitschaft keinen Zweifel lassen konnte[4]). Der Grund hierfür ist der, daß die Anzeige der §§ 567 und 594 H. G. B. eben keinen Formalakt darstellt, sondern lediglich zu dem Zwecke dem Schiffer auferlegt ist, um die Frage, ob der Verfrachter dem Befrachter bezw. Empfänger die Anzeige erstatten müßte, oder ob diese Personen sich bei dem Schiffer nach der Bereitschaft zu erkundigen haben sollten, in der „empfehlenswerteren" [5])

[1]) R. O. H. G. vom 5. Janr. 1876, Entsch. R. O. H. G. 19 Nr. 84 S. 292.
[2]) Schaps, Anm. 7 zu § 567 S. 320.
H. G. Hambg. vom 28. Okt 1875, H. Bl. 1876 Nr. 47 S. 69.
[3]) Hans. O. L. G. vom 2. Febr. 1901, H. Bl. 1901 Nr. 65 S. 150, auch bei Mugdan u. Falkmann 2 Nr. 154 S. 368.
[4]) Hans. O. L. G. vom 15. Janr. 1900, H. Bl. 1900 Nr. 39 S. 91.
[5]) Prot. S. 2079.

Weise zu entscheiden. Ist der mit der ganzen Anzeige bezweckte Erfolg, nämlich die sichere Kenntnis des Befrachters oder Empfängers von der unzweifelhaft vorhandenen Bereitschaft aber tatsächlich schon vorher eingetreten, so ist die Anzeige als nicht mehr erforderlich anzusehen und dem Befrachter oder Empfänger kann diese anderweitig erlangte sichere Kenntnis wirksam entgegengehalten werden[1]). So würde z. B. eine, zwar in Gegenwart des Befrachters oder Empfängers, aber nicht diesem, sondern einer anderen Person gegenüber abgegebene Erklärung dann eine ausreichende Kenntnis des Betreffenden begründen, wenn sich aus ihr ergibt, daß der Verfrachter durch sie dem Empfänger die vorgeschriebene Anzeige machen wollte[2]).

Die Lade- oder Löschzeit würde solchenfalls mit dem Werktage zu laufen beginnen, der auf den Tag folgt, an dem der Befrachter oder Empfänger diese sichere Kenntnis erhalten

---

[1]) Anders das O. L. G. Kiel v. 16. Mai 1890 (in den Schleswig-Holsteinischen Anzeigen für das Jahr 1890 S. 261 ff.), sowie Schaps (Anm. 8 zu § 567 S. 320) und Boyens (II. Bem. 2 zu § 567 S. 130). Das O. L. G. Kiel entscheidet in diesem Erkenntnis dahin, daß dem Empfänger, wenn ihm gegenüber die Anzeige der Bereitschaft nicht abgegeben ist, nicht entgegengehalten werden könne, daß er auf andere Weise Kenntnis erhalten habe und begründet diese Ansicht damit, daß der Empfänger nicht für verpflichtet angesehen werden könne, sich auf eine Anzeige des Schiffers hin als Empfänger zu offenbaren, daß er es vielmehr abwarten könne, daß der Schiffer den ihm nach Art. 595 Abs. 2 (= § 594 Abs. 2) sogar mit dem Worte „muß" vorgeschriebenen Weg einschlage und nach Art. 593 (= § 592 H. G. B.) verfahre. Was den letztangeführten Grund betrifft, so drückt sich das H. G. B. v. 1897 heute insofern weniger imperativ aus, als es bestimmt, daß die Anzeige „zu bewirken ist" usw. Gegen die übrigen Gründe spricht das im Text zu diesem Punkt Gesagte genügend.

[2]) R. O. H. G. vom 12. Dez. 1874, Entsch. R. O. H. G. 15 Nr. 65 S. 230.
Boyens, II Bem. 2 zu § 567 S. 130.
Schaps, Anm. 8 zu § 567 S. 320.
Ihrer in der vorhergehenden Anmerkung wiedergegebenen Ansicht getreu hätten sich Boyens und Schaps in dem diesem Erkenntnis des Reichsoberhandelsgerichts zu Grunde liegenden Fall anders entscheiden müssen, wie sie es getan haben. Denn dort ist die Anzeige keineswegs dem Empfänger, sondern einer anderen gleichfalls anwesenden Person gegenüber gemacht worden. Aus diesem, für die im Text vertretene Ansicht sehr glücklichen Beispiel ist zu ersehen, daß die vom O. L. G. Kiel sowie von Boyens und Schaps vertretene Ansicht nicht konsequent durchzuführen ist.

hat. Auch hier würde jedoch zu beachten sein, daß die Kenntnis, wenn sie nach Schluß der Geschäftsstunden eines Werktages oder an einem Sonntage oder allgemeinen Feiertage erlangt ist, erst als am nächstfolgenden Werktage erlangt gelten kann.

Um solchen Meinungsverschiedenheiten bezüglich der Anzeige der Bereitschaft, wie sie im Vorstehenden berührt worden sind, aus dem Wege zu gehen, wird mehrfach zwischen den Parteien vereinbart, daß den Schiffer eine Verpflichtung zur Anzeige nicht treffen solle, daß vielmehr der Befrachter und Empfänger ihrerseits sich nach der Bereitschaft des Schiffes erkundigen müssen. Aber auch hier ergeben sich des öfteren Schwierigkeiten, welche meist auf Unklarheiten der betreffenden Konnossementsklauseln zurückzuführen sind. Solchenfalls müssen diese Klauseln eben so ausgelegt werden, wie Treu und Glauben mit Rücksicht auf die Verkehrssitte es erfordern. So wird z. B. in der Klausel „the cargo to be received as fast as steamer can deliver immediately on arrival, failing this the captain to have the right to discharge at the entire risk and expense of the receivers into craft and on the quay" eine Entbindung des Schiffers von der Verpflichtung, gemäß § 594 H. G. B. seine Löschbereitschaft anzuzeigen, gefunden werden müssen[1]).

Am Schluß dieses Abschnitts ist noch darauf hinzuweisen, daß, falls ein Schiff die Lade- oder Löschzeit unterbricht und ins Dock geht, eine neue Anzeige an den Befrachter bezw. den Empfänger erforderlich ist, nachdem es wieder lade- oder löschbereit geworden ist[2]). Denn daraus, daß der Befrachter sich tatsächlich meist selbst zu erkundigen pflegt, wann er zur Fortsetzung der Abladung wiederkommen soll, „ergibt sich nicht eine Umkehr der zwischen Schiffer und Befrachter bestehenden Rechte und Pflichten dahin, daß die dem Schiffer gesetzlich obliegende Aufforderung an den ihm bekannten Befrachter ihm durch Ortsgebrauch abgenommen und dem Befrachter eine Erkundigungspflicht auferlegt sei, die diesem an sich und nach der gesetzlichen Regelung des Rechtsverhältnisses nicht obliegt"[3]).

---

[1]) Hans. O. L. G. vom 13. Juni 1906, H. Bl. 1906 Nr. 126 S. 264.

[2]) Hans. O. L. G. vom 25. Sept. 1893, H. Bl. 1893 Nr. 86 S. 264. Schaps, Anm. 9a zu § 567 S. 321.

[3]) Hans. O. L. G. vom 25. Sept. 1893, H. Bl. 1893 Nr. 86 S. 264.

§ 6.

Dauer der Lade- und Löschzeit.

Das Gesetz kennt vier Arten der Festsetzung der Dauer der Ladezeit[1]):

1. durch Vertrag,
2. durch örtliche Verordnungen,
3. durch Ortsgebrauch und
4. Festsetzung einer angemessenen Ladezeit[2]).

Genau so verhält es sich mit der Löschzeit.

Eine „vertragliche" Festsetzung der Lade- und Löschzeit im Sinne des Gesetzes liegt nur dann vor, wenn ihr Ende durch einfache Berechnung[3]) oder bloßen Einblick in den Kalender ermittelt werden kann[4]). Dies ist dann der Fall, wenn aus den Parteivereinbarungen entweder eine genau bemessene Frist (fixe Lade- bezw. Löschfrist) oder ein bestimmtes Datum (fixer Lade- bezw. Löschtermin) ersichtlich ist, mit dem die Lade- oder Löschzeit zu Ende sein soll[5].)

Daher ist es als eine vertragliche Festsetzung weder anzusehen, wenn in der Chartepartie auf die ortsübliche Dauer der Lade- und Löschzeiten Bezug genommen wird[6]), noch auch, wenn der Frachtvertrag die Bestimmung enthält, daß die La-

---

[1]) Vgl. § 568 Abs. 1 H. G. B.
[2]) Vgl. § 595 Abs. 1 H. G. B.
[3]) Prot. S. 2105.
[4]) R. O. H. G. vom 23. Mai 1879, Entsch. R. O. H. G. 25 Nr. 37 S. 156.
[5]) Vgl. §§ 569, 596 H. G. B.
Schaps, Anm. 1 zu § 568 S. 322, Anm. 1 zu § 595 S. 358.
Lewis bei Endemann, Bem. 2 zu § 569 S. 70.
[6]) H. G. Bremen vom 24. Sept. 1866, Buschs Arch. 11 S. 14.
H. G. Bremen vom 18. Oktober 1866 Buchs Archiv 11 S. 18.
Hans. O. L. G. vom 30. Januar 1874, H. Bl. 1874 Nr. 189 S. 243.
R. O. H. G. vom 15. Juni 1875, Entsch. R. O. H. G. 18 Nr. 94 S. 365 u. 366.

dung dem Verfrachter ohne Aufenthalt so schnell geliefert werde, als das Schiff fortstauen könne[1]).

Können derartige Vereinbarungen also der Lade- oder Löschzeit zwar nicht den Charakter einer vertraglichen Festsetzung verleihen, so sind sie natürlich nichtsdestoweniger zu berücksichtigen, wie denn überhaupt solche Abmachungen einen bestimmenden Einfluß auf die Dauer der Lade- und Löschzeit ausüben können. Um derartige — unter Umständen mit beträchtlichen Nachteilen verbundene — Einflüsse zu vermeiden und ihre Ansprüche auf Liegegeld vor etwaigen Einreden der Befrachter oder Empfänger, z. B. durch Berufung auf irgendwelche Ortsgebräuche und dergleichen, zu schützen, ziehen die Verfrachter es eventuell vor, von vornherein ganz bestimmte Fristen als Lade- und Löschzeiten festzusetzen[2]). Ein weiteres Mittel, sich bei einer vielleicht unumgänglichen Bezugnahme auf ortsübliche Lade- und Löschzeiten trotzdem vor allzu großen Schäden zu schützen, besteht darin, daß der Verfrachter sich neben der erwähnten Bezugnahme eine Maximalgrenze ausbedingt, über die hinaus eine — in der Regel ja unentgeltliche — Lade- oder Löschzeit nicht gewährt werden soll[3]).

An dieser Stelle ist eine Klausel zu erwähnen, die wegen ihrer überaus weiten Verbreitung größere Beachtung verdient, die Klausel „steamer to be loaded as fast as steamer can receive" bezw. „steamer to be discharged as fast as steamer can deliver". Durch diese Klausel, die in dieser Form[4]) oder

---

[1]) O. G. Hambg. vom 9. Juli 1875, H. Bl. 1875 Nr. 225 S. 326 (anders H. G. Hambg. vom 9. März 1875, H. Bl. 1875 Nr. 148 S. 206 in derselben Sache als erste Instanz).
R. O. H. G. vom 23. Mai. 1879, Entsch. R. O. H. G. 25 Nr. 37 S. 156.
Schaps, Anm. 1 zu § 568 S. 322.

[2]) Boyens, II Anm. 2 zu § 568 S. 137.
Beispiel hierfür: Bolze 15 Nr. 337 S. 214.

[3]) R. O. H. G. 1872, H. Bl. 1872 Nr. 232 S. 279 und 280.
Schaps, Anm. 1 zu § 568 S. 322, Anm. 1 zu § 595 S. 358.

[4]) Z. B. Entsch. R. O. H. G. 25 Nr. 37 S. 156.
H. Bl. 1889 Nr. 119 S. 299.
H. Bl. 1893 Nr. 40 S. 126.
H. Bl. 1898 Nr. 72 S. 176.
H. Bl. 1900 Nr. 136 S. 309.
H. Bl. 1906 Nr. 20 S. 44.

mit kleinen Abänderungen[1]) ungemein häufig angewendet zu werden pflegt, sichert sich der Verfrachter gegen Nachteile, die er sonst vielleicht durch unnötige Zeitverluste beim Beladen oder Entlöschen des Schiffes erleiden würde.

Oft auch werden durch Parteivereinbarungen Lade- und Löschzeit in enge Beziehung zueinander gebracht, und zwar kann dies in verschiedener Weise bewirkt werden. So kann nämlich einmal unter Festsetzung gesonderter und bestimmt begrenzter Fristen für Lade- und Löschzeit vereinbart werden, daß um diejenigen Tage, die von der festgesetzten Ladezeit erspart, d. h. nicht mehr zum Laden benutzt werden, die ebenfalls festgesetzte Löschzeit verlängert werden solle; umgekehrt sind die Tage, um welche die Ladezeit wegen Verzögerung der Beladung verlängert werden muß, von der Löschzeit abzuziehen[2]). Man spricht dann von transportablen oder auch von reversiblen Lade- und Löschtagen[3]). Eine solche „compensatio pro et contra" — wie diese Vereinbarung auch genannt wird[4]) — ist jedoch nur dann anzuwenden, wenn sie als von den Parteien gewollt angenommen werden muß, nicht aber ohne weiteres[5]).

Ferner wird häufig für Laden und Löschen eine gemeinsame Frist vereinbart[6]). Solchenfalls ist nicht etwa anzunehmen, daß als Lade- und Löschzeit je die Hälfte dieser

---

[1]) Z. B. Nathans H. G. Z. 1865 S. 52.
H. Bl. 1888 Nr. 59 S. 135.
H. Bl. 1891 Nr. 79 S. 212.
H. Bl. 1895 Nr. 79 S. 104.

[2]) L. G. Hambg. vom 7. Dezbr. 1883, H. Bl. 1884 Nr. 19 S. 28.
Schaps, Anm. 1 a zu § 568 S. 323.

[3]) Boyens, II Bem. 5 zu § 568 S. 139.
Schaps, Anm. 1a zu § 568 S. 323.
H. G. Hambg. vom 7. Janr. 1864, Hermann u. Hirsch Nr. 87 S. 359 u. 360.
H. G. Hambg. vom 7. Dez. 1883, H. Bl. 1884 Nr. 19 S. 29.

[4]) Schaps Anm. 1 a zu § 568 S. 323.

[5]) Lewis, Bem. 2 zu Art. 596 S. 299.
Lewis bei Endemann, § 33 III S. 148.
Boyens, II Bem. 5 zu § 568 S. 140.
Beispiele für ihre Anwendung: H. Bl. 1872 Nr. 63 S. 83;
Neues Archiv, Bd. 2 S. 220 und 221; H. G. Hambg. vom 18. Nov. 1869, H. Bl. 1870 Nr. 6 S. 11.

[6]) Boyens, II Bem. 5 zu § 568 S. 140.
Schaps, Anm. 1a zu § 568 S. 323.
H. G. Hambg. vom 23. Mai 1873, H. Bl. 1873 Nr. 275 S. 358.

ungeteilten Frist gelten soll[1]), vielmehr soll auf diese Weise ohne Nachteil für den Verfrachter insbesondere dem Befrachter zur Verwendung der Frist im einzelnen ein gewisser Spielraum gewährt werden, sodaß der nicht zum Laden benutzte Teil der gemeinschaftlichen Frist eben die Löschzeit bildet[2]).

Soll in verschiedenen Häfen geladen oder gelöscht werden, und ist für jeden Hafen eine besondere Lade- oder Löschzeit festgesetzt, so ist im Zweifel nicht anzunehmen, daß diese Fristen transportabel sind; sie bilden also nur auf Grund besonderer Vereinbarung zusammen eine gemeinsame Lade- oder Löschzeit[3]). Dies ist darauf zurückzuführen, daß eine vertragsmäßige Lade- oder Löschzeit im Zweifel immer nur für den Hafen gilt, für den dieselbe vereinbart ist, weil solche Abmachungen meist auf den besonderen Verhältnissen eines jeden Hafens beruhen[4]).

Wenn im Frachtvertrag in der eben besprochenen Weise für Laden und Löschen eine gemeinsame Frist vereinbart ist, und nach beendeter Ladung vom Schiffer ein Vermerk über die Dauer der zum Beladen gebrauchten Zeit auf dem Konnossement gemacht wird, so ist diese Erklärung nicht nur maßgebend zwischen Rhederei und Konnossementsinhaber, sondern auch zwischen Verfrachter und Befrachter, den Par-

---

[1]) Lewis bei Endemann, § 33 III S. 147.
Lewis, Bem. 2 zu Art. 596 S. 299.
Boyens, Anm. 7 zu § 568 S. 140.
Die im § 577 Abs. 2 H. G. B. getroffene Bestimmung bezieht sich ausschließlich auf den im Absatz 1 daselbst besprochenen Fall: Entsch. R. O. H. G. 17 Nr. 63 S. 120; Prot. S. 3858, 3859.

[2]) R. O. H. G. vom 9. Dezbr. 1874, Entsch. R. O. H. G. 15, Nr. 63 S. 220.
Lewis, Bem. 2 zu Art. 596 S. 299.
Lewis bei Endemann, § 33 III S. 147.

[3]) Lewis, Bem. 5 zu Art. 569 S. 261.
Boyens, Bem. 5 zu § 568 S. 139.
Schaps, Anm. 1 a zu § 568 S. 323.

[4]) Boyens, II Bem. 5 zu § 568 S. 140.
Anders wohl O. G. Hambg. vom 8. Dezbr. 1871 (H. Bl. 1871 Nr. 285 S. 404.); hier wird entschieden, daß, wenn entweder für Lade- und Löschzeit getrennt, oder für beide zusammen eine bestimmte Frist für den zum Laden oder Löschen bestimmten Hafen festgesetzt und hiervon die Ladezeit bezw. ein Teil der gemeinsamen Zeit zum Laden verbraucht worden sei, die Löschzeit bezw. der noch übriggebliebene Teil der gemeinsamen Frist auch für einen anderen, als den ursprünglich bestimmten Hafen zu gelten habe.

teien des Frachtvertrags[1]); der Schiffer ist zur Vertretung des Verfrachters befugt, wie sich schon daraus ergibt, daß er berechtigt ist, dem Ablader das Konnossement auszustellen und damit die maßgebende Bestimmung über die für die Löschzeit verbleibende Zeit zu treffen. Der Befrachter wiederum wird durch den Ablader vertreten.

Auch abgesehen von dem Fall einer für Laden und Löschen gemeinschaftlichen Frist kann schon ein Teil der Lade- oder Löschzeit verbraucht sein, bevor die betreffende Frist selbst eigentlich zu laufen begonnen hat. Dies ist dann der Fall, wenn sich der Befrachter die endgültige Festsetzung des Ladungs- oder Löschungshafens noch vorbehalten hat, sodaß das Schiff — auf der Fahrt zum Abladungshafen nach vorläufiger Ballastreise — erst einen „Orderhafen" anlaufen muß, um dort die nähere Bestimmung entgegenzunehmen. Wird nun das Schiff über die hierfür festgesetzte Wartefrist — falls keine solche vereinbart, über eine angemessene Frist —, hinaus dort aufgehalten, so werden die danach zuviel aufgewendeten Tage auf die vertragliche Liegezeit anzurechnen sein[2]). Anders, wenn die Ladung nur zum Teil im wirklichen Abladungs- oder Löschungshafen selbst geladen bezw. gelöscht werden kann; solchenfalls ist die vor dem Hafen zu diesen Arbeiten aufgewendete Zeit im Zweifel nicht auf die Lade- oder Löschzeit anzurechnen. Es gilt vielmehr mangels anderweitiger Vereinbarungen, Verordnungen oder beiderseits verbindlichen Usancen die volle bedungene Lade- bezw. Löschzeit für die Beladung bezw. Löschung im Hafen allein[3]).

---

[1]) Hans. O. L. G. vom 30. Janr. 1905, H. Bl. 1905 Nr. 41 S. 84, auch (in gekürzter Form) bei Warneyer, 4. Jahrg. S. 299, zu § 573 H. G. B.

[2]) Neues Archiv Bd. 2 Nr. 12 S. 220.
H. G. Hambg. vom 19. Dez. 1862, Hermann u. Hirsch Nr. 36 S. 152.
Lewis, Bem. 6 zu Art. 568 S. 259.
Boyens, II Bem. 5 zu § 568 S. 140, Bem. 2 u. Anm. 2 zu § 560 S. 110 und 111.
Anders Schaps (Note 1 zu Anm. 1 a zu § 568 S. 323), der betont, daß dieser Satz aus dem Gesetz nicht hervorgehe, auch nicht regelmäßig der Ansicht der Kontrahenten entsprechen werde.

[3]) Boyens, II Bem. 6 zu § 568 S. 140.
Beispiele hierfür: H. Bl. 1872 Nr. 73 S. 96; H. Bl. 1872 Nr. 102 S. 127; Nr. 93 S. 120; Nr. 215 S. 256; Hans. O. L. G. vom 4. März 1889, H. Bl. 1889 Nr. 59 S. 144 (auch in Seuff. Arch. 44 Nr. 274 S. 444).

Neben der vertraglichen Festsetzung der Lade- und Löschzeit kommt zunächst die Festsetzung durch örtliche Verordnungen des Abladungs- bezw. Löschungshafens in Betracht. Hierunter fallen sowohl Gesetze, wie auch Verwaltungsverordnungen[1]), und zwar nicht nur bestehende, sondern auch künftig zu erlassende derartige örtliche Verordnungen[2]).

Die gleiche Bestimmung gilt auch für die nächstfolgende Art der Festsetzung der Lade- und Löschzeit, nämlich durch den am Abladungs- oder Löschungshafen geltenden Ortsgebrauch[3]).

Unter dem „Ortsgebrauch" der §§ 568, 595 H. G. B., der übrigens auch in den §§ 575, 599 H.G.B. wiederkehrt, ist nicht eine tatsächliche Uebung, sondern ein örtliches Gewohnheitsrecht zu verstehen[4]). Dies geht schon aus der Fassung der §§ 568, 595 H. G. B. hervor, in denen hintereinander „Vertrag", „örtliche Verordnungen" und „Ortsgebrauch" als mögliche Grundlagen einer Norm genannt werden. Es wäre logisch wohl nicht denkbar, daß unter Ortsgebrauch ein anderes als gleichfalls direkt normgebendes, also eine Rechtsquelle — wie sie Vertrag und örtliche Verordnung darstellen — verstanden werden sollte[5]). Solche Wirkung, wie es das Bestehen eines Ortsgebrauchs im Sinne der §§ 568, 595 H. G. B. zur Folge hat — nämlich den Nichteintritt einer gesetzlichen Vorschrift, d. h. Festsetzung einer angemessenen Lade- oder Löschzeit — kann nur einem ein wahres Gewohnheitsrecht bildenden Ortsgebrauch zuerkannt werden.[6])

---

[1]) Schaps, Anm. 2 zu § 568 S. 323; Anm. 2 zu § 595 S. 358.
Z. B. die bremische „Obrigkeitliche Verordnung, die Löschung der Seeschiffe betreffend" vom 12. Febr. 1866.

[2]) Art. 15 Abs. 2 des E. G. z. H. G. B.;
Prot. S. 3856.
Makower, Bem. 2 zu § 568 S. 69.
Schaps, Anm. 2 zu § 568 S. 323; Anm. 2 zu § 595 S. 358.

[3]) Prot. S. 2076 u. 3856.
Art. 15 des E. G. z. H. G. B.
Makower, Bem. 2 zu § 568 S. 69.
Schaps Anm. 3 zu § 568 S. 323; Anm. 3 zu § 595 S. 358.

[4]) Lewis bei Endemann § 31 IV S. 139.
Makower Bem. 1 zu § 595 S. 85.
Boyens II. Anm. 2 zu § 568 S. 323; Anm. 3 zu § 595 S. 358.

[5]) R. G. vom 18. Dezbr. 1880, Entsch. R. G. 3 Nr. 42 S. 150.

[6]) Hans. O. L. G. vom 22. Okt. 1880, H. Bl. 1880 Nr. 104 S. 284.

Danach muß ein derartiger Ortsgebrauch, um in Anwendung kommen zu können, alle die Eigenschaften besitzen, die einem Gewohnheitsrecht eigentümlich sind. Er muß also an dem betreffenden Ort allgemein sein[1]), auch darf er nicht einen offenbaren Mißbrauch darstellen[2]); ein solcher würde nie die „opinio necessitatis" beanspruchen können, selbst dann nicht, wenn er tatsächlich an dem betreffenden Platz üblich sein sollte. Aus demselben Grunde würde auch ein Ortsgebrauch im Sinne der §§ 568, 595 H. G. B. dann nicht vorliegen, wenn eine Uebung zwar regelmäßig, aber in jedem einzelnen Fall nur auf Grund besonderer Vereinbarung geschieht[3]).

An dieser Stelle ist der Einfluß zu erwähnen, den die schon erwähnte sehr gebräuchliche Klausel „Beladung und Entlöschung geschehen, so schnell das Schiff Ladung übernehmen bezw. ausliefern kann" auf etwa entgegenstehende Ortsgebräuche ausübt. Diese Klausel ist nicht dergestalt ausschließlich maßgebend, daß es auf einen in dem betreffenden Hafen für die Beladung und Entlöschung herrschenden Ortsgebrauch überhaupt nicht mehr ankommen kann. Vielmehr gibt zwar an sich für das bei der Beladung und Entlöschung einzuhaltende Tempo die Uebernahme- bezw. Ablieferungsfähigkeit des Schiffes den Maßstab ab[4]), sodaß z. B. der Befrachter oder Empfänger an der Berufung auf einen solchen Ortsgebrauch gehindert wird, nach dem das Schiff pro Tag nur auf Lieferung von weniger Ladung, als es tatsächlich übernehmen kann, Anspruch hat[5]). Im Uebrigen muß die Entlöschung jedoch unter Berücksichtigung der Hafenverhältnisse und Gewohnheiten stattfinden; so kann z. B. der Schiffer auf Grund dieser Klausel nicht verlangen, daß — entgegen einem hierauf bezüglichen Ortsgebrauch — unausgesetzt Tag und Nacht gearbeitet werde[6]).

Ist die Dauer von Lade- und Löschzeit weder durch Ver-

---

[1]) R. O. H. G. vom 8. Dezbr. 1876, Entsch. R. O. H. G. 21 Nr. 71 S. 229.
[2]) R. G. vom 13. Febr. 1889, Seuff. Arch. 44 Nr. 268 S. 436.
[3]) O. G. Hambg. vom 29. Nov. 1887 und Hans. O. L. G. vom 24. Okt. 1888, H. Bl. 1888 Nr. 66 S. 145 ff.
[4]) Hans. O. L. G. vom 31. Okt. 1900, H. Bl. 1900 Nr. 136 S. 309.
[5]) Hans. O. L. G. vom 11. Nov. 1889, H. Bl. 1889 Nr. 119 S. 299. Schaps, Anm. 4 zu § 568 S. 324.
[6]) Hans. O. L. G. vom 31. Okt. 1900, H. Bl. 1900 Nr. 136 S. 309.

trag festgesetzt, noch auch durch örtliche Verordnungen oder den Ortsgebrauch bestimmt, so gilt als Lade- bezw. Löschzeit eine den Umständen des Falls angemessene Frist[1]), deren Bestimmung unter Umständen durch richterliche Entscheidung zu erfolgen hat, sei es im voraus — z. B. durch einstweilige Verfügung —, sei es „ex post“ [2])[3]). Als eine „angemessene“ Frist erscheint eine solche, während der die betreffenden Güter nach den bestehenden örtlichen Einrichtungen und gewöhnlichen Verhältnissen — ohne zufällige Behinderungen und Erschwerungen — mit Bequemlichkeit geladen bezw. gelöscht werden können[4]).

Welche Umstände sind also im Einzelnen bei der Festsetzung einer angemessenen Lade- oder Löschzeit zu berücksichtigen, welche dagegen nicht?

Das Gesetz selbst hat sich hierüber absichtlich nicht ausgesprochen, weil, wie in den Beratungen der Kommission hervorgehoben wurde, es nicht möglich sein werde, eine allgemein geltende Vorschrift zu erlassen[5]). Das mag insofern zutreffen, als natürlich in jedem einzelnen Fall abweichende Umstände ein anderes Ergebnis herbeiführen werden; doch lassen sich trotzdem einige allgemein gehaltene Regeln aufstellen, wie denn auch in Theorie und Praxis über diesen Punkt Einigkeit herrscht.

Rücksicht zu nehmen ist z. B. auf die Menge und Beschaffenheit der Ladung[6]), auf die Art und Größe[7]) sowie die

[1]) Vgl. §§ 568, 595 H. G. B.

[2]) Schaps, Anm. 4 zu § 568 S. 323 u. 324; Anm. 4 zu § 595 S. 359.

[3]) Die letztgenannte Art der Festsetzung ist z. B. angewendet in den Entscheidungen des H. G. Hambg. vom 6. Janr. 1869, H. Bl. 1869 Nr. 20. S. 25 u. 26, und des L. G. Hambg. vom 1. Dez. 1884, H. Bl. 1885 Nr. 6 S. 17 und 18.

[4]) R. O. H. G. vom 14. Febr. 1872, Entsch. R. O. H. G. 5 Nr. 30 S. 140.
Prot. S. 2077, 2078.
Lewis, Bem. 1 zu Art. 569 S. 260.
Boyens, II Bem. 1 zu § 568 S. 136—138.
Schaps, Anm. 4 zu § 568 S. 324; Anm. 4 zu § 595 S. 359.

[5]) Prot. S. 2080.

[6]) Lewis, Bem. 1 zu Art. 569 S. 260.
Lewis bei Endemann § 31 IV S. 139.
Makower, Bem. 3 a zu § 568 S. 69.
Boyens, II Bem. 1 zu § 568 S. 138.
Schaps, Anm. 4 zu § 568 S. 324; Anm. 4 zu § 595 S. 359.
Meier im Central-Organ, neue Folge Bd. 4 (1868) S. 13.

[7]) Boyens, II Bem. 1 zu § 568 S. 138.

Tragfähigkeit[1]) des Schiffes, auf die vorhandenen Lade- bezw. Löschvorrichtungen[2]), auf den gewöhnlichen Geschäftsgang[3]), auf die Jahreszeit[4]), auf die — beim Laden mutmaßliche — Dauer der Reise[5]) und auf die Höhe der ganzen Fracht[6]), mit anderen Worten auf die rein objektiven Verhältnisse[7]).

Dagegen sind nicht zu berücksichtigen die subjektiven, also die die Personen des Befrachters, Abladers oder Empfängers betreffenden Verhältnisse[8]), gleichfalls nicht die Umstände, welche im speciellen Einzelfall die Löschung, sei es z. B. wegen Ueberfüllung des Hafens oder wegen der Schwierigkeit, Kähne zum Abladen zu bekommen, oder wegen ähnlicher Ursachen verhindern oder erschweren[9]). Auf solche Hindernisse ist jedoch dann wiederum Rücksicht zu nehmen, wenn sie im Verkehr regelmäßig vorhanden sind[10]).

Außer den genannten Umständen sind bei der Festsetzung einer angemessenen Lade- oder Löschzeit schließlich noch solche Parteivereinbarungen zu beachten, die sich auf die Schnelligkeit der Beladung und Entlöschung beziehen[11]). An dieser Stelle ist insbesondere jene schon mehrfach erwähnte Klausel zu berücksichtigen, wonach Beladung und Löschung geschehen sollen, so schnell das Schiff Ladung übernehmen bezw. ausliefern kann. Es fragt sich, welche Pflichten durch diese Klausel den Parteien auferlegt werden? Es wurde schon oben erwähnt, daß die Vereinbarung dieser Klausel nicht ein völliges

[1]) Meier im Central-Organ, neue Folge Bd. 4 (1868) S. 13.
[2]) Lewis, Bem. 1 zu Art. 569 S. 260.
Lewis bei Endemann, § 31 IV S. 139.
Boyens, II Bem. 1 zu § 568 S. 138.
Schaps, Anm. 4 zu § 568 S. 324: Anm. 4 zu § 595 S. 359.
[3]) Schaps, Anm. 4 zu § 568 S. 324; Anm. 4 zu § 595 S. 359.
[4]) Boyens, II Bem. 1 zu § 568 S. 138.
[5]) Meier im Central-Organ, neue Folge Bd. 4 (1868) S. 13.
[6]) Meier im Central-Organ, neue Folge Bd. 4 (1868) S. 13.
R. G. vom 28. September 1892, Bolze 15 Nr. 337 S. 214.
[7]) Makower Bem. 3a zu § 568 S. 69.
Meier im Central-Organ, neue Folge Bd. 4 (1868) S. 13.
[8]) Lewis, Bem. 1 zu Art. 569 S. 260.
Boyens, II Bem. 1 zu § 568 S. 138.
Meier im Central-Organ, neue Folge Bd. 4 (1868) S. 13.
[9]) Lewis bei Endemann, § 31 IV S. 139; L. G. Hambg. vom 1 Dezbr. 1884, H. Bl. 1885 Nr. 6 S. 17 u. 19.
[10]) L. G. Hambg. vom 1 Dezbr. 1884, H. Bl. 1885 Nr. 6 S. 17 u. 18.
[11]) Schaps, Anm. 4 zu § 568 S. 324; Anm. 4 zu § 595 S. 359.

Außerachtlassen jeder Rücksicht auf Ortsgebräuche mit sich bringen kann, daß sich vielmehr nur das Tempo der Beladung und Entlöschung nach der Aufnahme- bezw. Ablieferungsfähigkeit des Schiffes regeln müsse[1]). Hierin ist zunächst die Verpflichtung des Verfrachters bezw. Empfängers enthalten, seine Tätigkeit, d. h. die Lieferung der Güter ans Schiff[2]) bezw. die Abnahme der Ladung vom Schiff[3]) diesen Fähigkeiten des Schiffes anzupassen.

Was dagegen eine korrespondierende Verpflichtung des Schiffers betrifft, so kann eine solche nur insoweit anerkannt werden, als der Schiffer — wie auch der Ablader und der Ladungsempfänger — durch sie zur promptmöglichsten Beladung und Entlöschung seinen Teil beizutragen verpflichtet wird[4]). Eine weitergehende Verpflichtung[5]) kann ihn jedoch nicht treffen, insbesondere ist er nicht gehalten, im Bestimmungshafen unausgesetzt so viel zu löschen, wie an sich nach den Einrichtungen des Schiffes vielleicht angängig wäre[6]). Soweit diese Klausel in Frage kommt, steht es vielmehr lediglich zur Entscheidung des Schiffes, wie schnell es Ladung übernehmen oder ausliefern will und kann[7]).

Nicht selten erfährt diese Klausel Zusätze oder Abänderungen, durch die unter Umständen die eben geschilderte Verteilung der Pflichten auf die Parteien eine Verschiebung erfahren kann. So ist z. B. anzunehmen, daß, wenn der gedruckten Klausel „the cargo shall be discharged at destination as fast as steamer can work“ die geschriebenen Worte „and

---

[1]) Hans. O. L. G. vom 31. Okt. 1900, H. Bl. 1900 Nr. 136 S. 309.

[2]) Gemäß § 561 H. G. B.

[3]) Gemäß § 593 H. G. B.

[4]) Hans. O. L. G. vom 8. April 1893, H. Bl. 1893 Nr. 40 S. 126.
Hans. O. L. G. vom 12. Dez. 1905, H. Bl. 1906 Nr. 20 S. 44, auch bei Warneyer, 5. Jahrg. S. 266, zu § 595 H. G. B.

[5]) Wie die in Anm. 1 erstcitierte Entscheidung des Hans. O. L. G. vom 8. April 1893 (H. Bl. 1893 Nr. 40 S. 126) sie dem Schiffer wohl noch auferlegen will.

[6]) Hans. O. L. G. vom 6. Juni 1898, H. Bl. 1898 Nr. 72 S. 176.

[7]) Hans. O. L. G. vom 6. Juni 1898, H. Bl. 1898 Nr. 72 S. 176.
Hans. O. L. G. vom 12. Dez. 1905, H. Bl. 1906 Nr. 20 S. 44, auch bei Warneyer, 5. Jahrgang S. 266, zu § 595.
Boyens, II Bem. 3 zu § 568 S. 138.

leighters receive" hinzugefügt werden, hiermit eine Erleichterung des Empfängers beabsichtigt worden ist[1]).

Lediglich eine Veränderung der äußeren Erscheinungsform gegenüber der oben behandelten Klausel bedeuten jedoch die folgenden drei Klauseln: „Steamer to be loaded and discharged with all customary despatch, say as fast as she can reasonnably receive and deliver the cargo"[2]) oder „the vessel to be discharged as quikly as the custom and the arrangements of the port will permit"[3]), oder endlich „the cargo to be received as soon as available and as fast as the steamer can deliver"[4]). Die Lage der Parteien wird durch sie nicht geändert; es hat vielmehr dabei sein Bewenden, daß neben der den Schiffer treffenden Verpflichtung, zur baldmöglichsten Beendigung der betreffenden Arbeit auch seinerseits beizutragen, die Hauptverpflichtung dem Befrachter bezw. dem Empfänger in der oben geschilderten Weise obliegt.

Endlich ist noch eine Art von Vereinbarungen zu erwähnen, die ebenfalls auf die Pflichten der beim Laden und Löschen beteiligten Parteien und damit auf die Festsetzung einer angemessenen Lade- oder Löschzeit einen bestimmenden Einfluß ausüben können. Es sind dies Fälle, in denen in der Charter ein Mindestquantum festgesetzt wird, das der Befrachter pro Werktag an das Schiff zu schaffen bezw. der Empfänger abzunehmen verpflichtet sein soll. Solchenfalls wird eine angemessene Dauer der Lade- oder Löschzeit mit Hilfe des gesamten zu ladenden oder zu löschenden Quantums und des werktäglichen Mindestmaßes an sich leicht zu berechnen sein. Es ist hierbei aber zu beachten, daß es einerseits dem Befrachter bezw. Empfänger freistehen muß, die Uebernahme bezw. die Herausgabe einer größeren Menge von Ladung zu verlangen, daß er aber andererseits diese Ausgleichungsmöglichkeit nicht dazu mißbrauchen darf, ohne ein besonderes eigenes Interesse ein verhältnismäßig geringes Quantum nach im Uebrigen beendeter Beladung oder Löschung ungebührlich lange im Schiff zu belassen und diesem dadurch unverhältnis-

---

[1]) Hans. O. L. G. vom 31. Mai 1895, H. Bl. 1895 Nr. 79 S. 204.
[2]) Hans. O. L. G. vom 31. Janr. 1891, H. Bl. 1891 Nr. 79 S. 212.
[3]) H. G. Hambg. vom 13. Februar 1865, Nathans H. G. Z. 1865 S. 52.
[4]) Hans. O. L. G. vom 6. Febr. 1888, H. Bl. 1888 Nr. 59 S. 135.

mäßige Kosten zu verursachen[1]); eine solche Auslegung der Vertragsbestimmung würde vielmehr gegen Treu und Glauben verstoßen[2]).

Bei der Festsetzung einer angemessenen Lade- oder Löschzeit kann es vorkommen, daß, wenn z. B. die Dauer der Ladezeit festzusetzen ist, die Dauer der Löschzeit bereits durch Vertrag bestimmt ist, oder umgekehrt. Es ist zu beachten, daß die vertragliche Festsetzung der einen Zeit allein noch keinen absoluten Anhalt für die Bestimmung einer angemessenen Frist für die betreffende andere Zeit gibt[3]), und zwar weil derartige vertragliche Festsetzungen im Zweifel immer nur als mit Rücksicht auf einen bestimmten Hafen getroffen gelten[4]).

Es bleibt, nachdem bisher über den Beginn sowie über die Dauer von Lade- und Löschzeit gesprochen worden ist, noch einiges über die Beendigung dieser beiden Fristen zu sagen.

Die Bedeutung dieser Beendigung hängt bei der Ladezeit ebensowenig wie bei der Löschzeit davon ab, ob eine Ueberliegezeit vereinbart ist, oder nicht. Es ist nämlich Folgendes zu beachten: Im Fall der Vereinbarung einer Ueberliegezeit für die Ladezeit wie für die Löschzeit bedeutet die Beendigung einer dieser genannten Fristen zugleich den Beginn der zu ihr gehörigen Ueberliegezeit[5]). Es ist daher Näheres über den Uebergang von der Ladezeit zur Ueberliegezeit und von der Löschzeit zur Ueberliegezeit im nächstfolgenden, die Ueberliegezeiten behandelnden Paragraphen zu sagen.

Ist jedoch keinerlei Ueberliegezeit vereinbart, so ist der Ablauf der Ladezeit gleichbedeutend mit dem Ablauf der Wartezeit im Abladungshafen[6]), die Beendigung der Löschzeit mit der Beendigung der Liegezeit im Löschungshafen[7]) überhaupt. Dagegen ist es bezüglich der äußeren Formen und

---

[1]) Hans. O. L. G. vom 12. Dez. 1902, H. Bl. 1903 Nr. 18 S. 47 u. 48.
[2]) R. G. vom 15. Juni. 1903, H. Bl. 1903 Nr. 130 S. 295.
[3]) Boyens, Bem. 5 u. Anm. 5 zu § 568 S. 140;
Beispiel hierfür: R. O. H. G. vom 19. April 1872, H. Bl. 1872 Nr. 232 S. 279 ff.
[4]) Boyens, Bem. 5 zu § 568 S. 139 u. 140.
[5]) Vgl. §§ 569, 596 H. G. B.
[6]) Vgl. § 570 H. G. B.
[7]) Vgl. § 601 H. G. B.

der Folgen des definitiven Ablaufs der Wartezeit im Abladungshafen gleichgültig, ob diese Wartezeit lediglich aus einer Ladezeit oder aus einer solchen in Verbindung mit einer Ueberliegezeit bestand; ebenso für den Ablauf der Liegezeit im Löschungshafen, ob diese nur aus einer Löschzeit, oder aus Löschzeit nebst Ueberliegezeit bestand[1]).

Aus diesen Gründen soll, auch um eine Wiederholung am Schluß des die Ueberliegezeit behandelnden Paragraphen zu vermeiden, die Beendigung der Wartezeit im Abladungshafen — sei es mit oder ohne vorhergegangene Ueberliegezeit — im übernächsten § 8, die Beendigung der Liegezeit im Löschungshafen — gleichfalls mit oder ohne vorhergegangene Ueberliegezeit — in einem gesonderten § 9 besprochen werden.

---

[1]) Vgl. §§ 570, 601 H. G. B.

§ 7.

Die Ueberliegezeiten.

Die Ueberliegezeit, die sich an die Ladezeit anschließt, ist, wie bereits im § 2 erwähnt, zu definieren als die Zeit, während welcher der Verfrachter nur auf Grund ausdrücklicher Vereinbarung und nur gegen besondere Vergütung auf die Beladung zu warten braucht; es wurden auch bereits die Unterschiede der Ueberliegezeit von der Ladezeit hervorgehoben, die in gleicher Weise auch für die Löschzeit gelten: Lade- und Löschzeit sind gesetzliche und in der Regel unentgeltliche Fristen, jede Ueberliegezeit ist dagegen nur eine auf Grund besonderer Vereinbarung zu gewährende, regelmäßig entgeltliche Frist. Der Unterschied bezüglich der Vergütung ist indessen insofern nur scheinbar, als bereits in der zu entrichtenden Fracht ein Entgelt für Gewährung einer Lade- und Löschzeit enthalten ist, während jede Ueberliegezeit besonders, nämlich durch das Liegegeld zu vergüten ist[1]).

Die Umstände, unter denen die Lade- und Löschzeit in die jeweilige Ueberliegezeit übergehen, regeln sich nach der Art der Festsetzung der Dauer von Lade- und Löschzeit[2]). Ist diese Dauer vertraglich festgesetzt, also so, daß entweder eine fixe Ladungs- oder Löschungsfrist, oder ein fixer Ladungs- oder Löschungstermin vereinbart ist, so beginnt die betreffende Ueberliegezeit ohne Weiteres mit dem Ablauf dieser Frist bezw. mit dem Eintritt dieses Zeitpunkts[3]).

In allen anderen Fällen, in denen also die Dauer der Lade- oder Löschzeit durch örtliche Verordnungen oder durch

---

[1]) R. O. H. G. vom 14. Dez. 1875, Entsch. R. O. H. G. 19 Nr. 29 S. 94. Vgl. im Uebrigen die S. 5 Anm. 2—4 zitierten Schriftsteller.

[2]) Vgl. §§ 569, 596 H. G. B.

[3]) §§ 569 Abs. 1, 596 Abs. 1 H. G. B.

den Ortsgebrauch[1]) bestimmt ist oder in denen eine angemessene Frist als Lade- oder Löschzeit gilt, ist eine Anzeige des Schiffers erforderlich, daß die Lade- oder Löschzeit abgelaufen sei[2]).

Diese Anzeige ist vom Verfrachter oder von seinem Stellvertreter an den Befrachter oder dessen Stellvertreter zu richten und ist an eine Form nicht gebunden; doch ist der Verfrachter befugt, falls der Befrachter oder Empfänger sich weigert, den Empfang der Erklärung in genügender Weise zu bescheinigen, eine öffentliche Urkunde darüber auf Kosten des Befrachters bezw. Empfängers errichten zu lassen[3]). Erhebt der Schiffer jedoch in dieser Weise formellen Protest, ohne daß eine Weigerung des Erklärungsempfängers vorliegt, so hat der Schiffer die dadurch entstehenden Kosten selbst zu tragen[4]).

In gleicher Weise, wie der Schiffer seine Lade- und Löschbereitschaft schon im voraus für einen bestimmten Tag anzeigen kann, steht es ihm auch frei, dem Befrachter bezw. Empfänger schon innerhalb der Lade- oder Löschzeit einen Tag anzugeben, an dem er die betreffende Frist für abgelaufen halte[5]).

Das Gesetz betont, daß es solchenfalls mit dieser einen Anzeige sein Bewenden habe.

Der Inhalt der Anzeige wird sich, je nachdem, ob sie nach Ablauf der Lade- oder Löschzeit oder schon innerhalb einer dieser Fristen erfolgt, verschieden gestalten müssen. Im ersten Fall hat der Schiffer zu erklären, daß die Lade- bezw. Löschzeit abgelaufen sei; im zweiten Fall dagegen, daß er an einem bestimmten Tage die betreffende Frist für abgelaufen halte.

Jede Erklärung, aus der die Absicht, eine dieser Anzeigen machen zu wollen, unverkennbar hervorgeht, muß als genügend angesehen werden. So wird unter Umständen eine Mitteilung als ausreichend anzusehen sein des Inhalts, der Befrachter bezw. Empfänger solle dafür sorgen, daß bis zu einem bestimmt bezeichneten Tage das Schiff beladen bezw. entlöscht

[1]) Z. B.: R. O. H. G. vom 15. Juni 1875, Entsch. R. O. H. G. 18 Nr. 94 S. 365 ff. R. O. H. G. vom 23. Mai 1879, Entsch. R. O. H. G. 25 Nr. 37 S. 156.
[2]) §§ 569 Abs. 2, 596 Abs. 2 H. G. B.
[3]) §§ 571, 596 Abs. 3 H. G. B.
[4]) R. G. vom 12. Dezember 1880, Entsch. R. G. 3 Nr. 43 S. 152.
[5]) §§ 569 Abs. 2, 596 Abs. 2 H. G. B.

sei[1]). Dagegen wird die Anzeige z. B. nicht ersetzt durch eine bloße Anmahnung zu beschleunigter Ladung oder Entlöschung[2]).

Gegenüber der ausdrücklichen gesetzlichen Bestimmung, nach der — abgesehen von einem Fall vertraglicher Festsetzung der Dauer von Lade- oder Löschzeit — zum Beginn der Ueberliegezeit die Anzeige vom Ablauf der Lade- oder Löschzeit unentbehrlich ist, ohne Rücksicht darauf, ob die Dauer der Lade- bezw. Löschzeit und deren Ende für jeden der Kontrahenten sicher zu berechnen ist, kann die in Rede stehende Erklärung nie als in der Anzeige der Lade- und Löschbereitschaft enthalten angesehen werden[3]). Ein Ortsgebrauch, der demgegenüber die Anzeige der §§ 569 Abs. 2, 596 Abs. 2 H. G. B. für überflüssig erklären wollte, würde sich demnach als „contra legem" und als ein nicht beachtlicher Versuch, eine Vorschrift des H. G. B. außer Kraft zu setzen, darstellen[4]).

Als rechtsirrtümlich muß danach eine Entscheidung des Hanseatischen Oberlandesgerichts erscheinen, die für den Fall, daß zwar nicht eine nach einer bestimmten Anzahl von Tagen bemessene Ladezeit, wohl aber die beiden Bestimmungen vereinbart seien, daß einmal der Befrachter dem Schiff die Ladung so schnell zu liefern habe, als dieses sie fortstauen könne und daß ferner „für jeden mehreren Liegetag, den der Kapitän sowohl am Lade- als am Löschplatz über die bedungene oder gesetzliche Zeit liegen müsse, M. 150.— zu bezahlen seien", eine Anzeige außer derjenigen der Ladebereitschaft für überflüssig erklärt[5]). Wenn das Hans. O. L. G. diese Entscheidung lediglich damit begründet, daß der Ablader sofort mit der Lieferung der Ladung zu beginnen und die Beladung so schnell zu bewirken habe, wie das Schiff die Ladung verstauen könne, und daß die Beladung des Schiffes eben um die Tage verzögert würde, an denen er dieser Verpflichtung nicht in genügender Weise nachkäme, so stellen diese Gründe teils eine Wiederholung der Parteivereinbarungen dar, teils ist das Gesagte danach selbstverständlich. Jedenfalls können diese

---

[1]) O. L. G. Rostock vom 16. Oktober 1895, Mecklenb. Zeitschr. für Rechtspflege u. Rechtswissenschaft, 14. Bd. (1896) Nr. 48 S. 324 ff.
[2]) H. G. Bremen vom 18. Oktober 1866, Buschs Archiv 11 S. 18.
[3]) Schaps, Anm. 6 zu § 569 S. 325; Anm. 6 zu § 596 S. 361.
[4]) R. O. H. G. vom 15. Juni 1875, Entsch. R. O. H. G. 18 Nr. 94 S. 365 ff.
[5]) Hans. O. L. G. vom 22. Juni 1903, H. Bl. 1903 Nr. 87 S. 202.

Gründe — wie sie ähnlich der Gesetzgeber selbst erwogen[1]) und trotz deren er seine Vorschrift erlassen hat — wohl nicht für ausreichend angesehen werden, um eine ausdrückliche Vorschrift des Gesetzes außer Kraft zu setzen, wonach die Anzeige nur dann unterbleiben kann, wenn etweder eine fixe Ladungsfrist oder ein fixer Ladungstermin vereinbart worden ist; keines von beiden lag jedoch in dem besprochenen Fall vor. Danach kann von einem Erlaß der Anzeige des Ablaufs der Ladezeit nicht gesprochen werden, vielmehr hätte es für den Zeitpunkt, in dem bei genügend schneller Lieferung von Ladung seitens des Befrachters die Beladung hätte beendet sein können, einer den Ablauf der angemessenen Ladezeit anzeigenden Erklärung bedurft[2]).

Hat der Verfrachter eine unrichtige Anzeige bezüglich des Zeitpunkts des Ablaufs der Lade- oder Löschzeit gemacht, so steht nichts im Wege, diese Erklärung durch eine neue zu berichtigen und damit unwirksam zu machen[3]).

Bezüglich des Beginns der Ueberliegezeiten im Fall einer Anzeige ist noch die Frage zu entscheiden, für welchen Zeitpunkt eine solche Anzeige vom Ablauf der Lade- und Löschzeit wirksam wird, in welchem Augenblick also die betreffende Ueberliegezeit zu laufen beginnt. Wird die Anzeige nach Ablauf der Lade- oder Löschzeit gemacht, so beginnt die Ueberliegezeit mit dem auf die Erklärung folgenden Tage zu laufen[4]). Anderer Meinung ist das Handelsgericht Bremen, das die Ueberliegezeit sofort mit der Erklärung beginnen lassen will[5]). Die Unklarheit des ersten Satzes Abs. 2 § 569 sowie des ersten

---

[1]) Prot. S. 2088, 2103, 3871—3875.

[2]) Auf dem im Text vertretenen Standpunkt stehen auch:
O. G. Hambg. vom 9. Juli 1875, H. Bl. 1875 Nr. 225 S. 326.
R. O. H. G. vom 23. Mai. 1879, Entsch. R. O. H. G. 25 Nr. 37 S. 156.
Schaps, Anm. 2 zu § 569 S. 324; Anm. 2 zu § 596 S. 360.

[3]) O. G. Hambg. vom 9. Juli 1875, H. Bl. 1875 Nr. 225 S. 326.
Schaps Anm. 6 zu § 569 S. 325; Anm. 6 zu § 596 S. 361.

[4]) R. G. v. 18. Dezbr. 1880, H. Bl. 1880 Nr. 106 S. 289, auch in Entsch. R. G. 3 Nr. 43 S. 151.
Lewis, Bem. 3 zu Art. 570 S. 263.
Lewis bei Endemann, § 31 V S. 139 u. 140.
Makower, Bem. 3 zu § 569 S. 70.
Boyens, II Bem. 3 zu § 569 S. 142.
Schaps, Anm. 7 zu § 569 S. 325, Anm. 7 zu § 596 S. 361.

[5]) H. G. Bremen vom 24. Sept. 1866 Buschs Arch. 11 S. 14.

Satzes Abs. 2 § 596 H. G. B. — auf deren Wortlaut sich das Handelsgericht Bremen in seinem zitierten Erkenntnis beruft — wird vom Reichsgericht in genügender Weise damit erklärt, daß der Ausdruck auf beide Fälle der Anzeige — nach Ablauf der betreffenden Frist und im voraus — passen sollte[1]).

Im Uebrigen tritt die auch hier richtiger Ansicht nach anzuwendende Civilkomputation nach ganzen Kalendertagen, sowohl bei der schon behandelten Anzeige der Lade- und Löschbereitschaft (§§ 567, 594 H. G. B.), wie auch bei der Anzeige des § 570 deutlich hervor und wenn auch die Kommission, wie die Protokolle zeigen[2]), in der ersten Lesung tatsächlich der Ansicht gewesen ist, daß die Ueberliegezeit sofort im Augenblick der Erklärung beginnen sollte, so ist diese Ansicht in den späteren Lesungen doch nie wieder hervorgetreten, sodaß hieraus das Reichsgericht wohl mit Recht schließt, daß jene Meinung auch von der Kommission späterhin aufgegeben worden sei.

In analoger Weise beginnt, falls der Verfrachter im voraus angezeigt hat, mit welchem Tage er die Lade- oder Löschzeit für abgelaufen halte, die Ueberliegezeit mit dem auf den richtig bezeichneten Endtermin folgenden Tage zu laufen[3]).

Erwähnt mag noch sein, daß, wenn der Schiffer — falls er nach den §§ 569 Abs. 2, 596 Abs. 2 H. G. B. dazu verpflichtet ist — jede Anzeige zu machen unterläßt, solchenfalls eine Ueberliegezeit nicht zu laufen beginnen kann, daß vielmehr die nun laufende Frist als eine — ebenfalls unentgeltliche — freiwillige Verlängerung der Lade- bezw. Löschzeit anzusehen ist.

Was die Dauer der Ueberliegezeiten anlangt, so gibt das Handelsgesetzbuch hierfür selbst bindende Vorschriften, die zur Anwendung zu gelangen haben, wenn im Vertrag hierüber nichts gesagt ist; damit ist also die Festsetzung der Dauer der Ueberliegezeit durch örtliche Verordnungen oder durch

---

[1]) R. G. vom 38. Dezbr. 1880, Entsch. R. G. 3, Nr. 43 S. 151, auch im H. Bl. 1880 Nr. 106 S. 289.

[2]) Prot. S. 2109.

[3]) R. G. vom 18. Dezbr. 1880, Entsch. R. G. 3 Nr. 43 S. 151.
Lewis, Bem. 3 zu Art. 570 S. 263.
Lewis bei Endemann, § 31 V S. 139 u. 140.
Boyens, II Bem. 3 zu § 569 S. 142.
Schaps, Anm. 7 zu § 569 S. 325, Anm. 7 zu § 596 S. 361.

Ortsgebräuche ausgeschlossen[1]). Ist im Vertrag zwar eine Ueberliegezeit vereinbart, nicht aber deren Dauer, so setzt das Gesetz diese auf 14 Tage fest (§§ 568 Abs. 2, 595 Abs. 2 H. G. B.). Diese Frist von 14 Tagen ist dem Art. 479 des Preußischen Entwurfs gemäß aufgenommen, weil sie der Hamburger Konferenz in der Mehrzahl der Fälle als die angemessenste erschien[2]). Ist dagegen vertraglich lediglich ein Liegegeld festgesetzt, so ist anzunehmen, daß eine Ueberliegezeit ohne Bestimmung der Dauer vereinbart sei (§§ 568 Abs. 3, 595 Abs. 3 H. G. B.). Da dies Ergebnis aber das gleiche ist, wie wenn der Tatbestand der §§ 568 Abs. 2, 595 Abs. 2 H. G. B. vorläge, so gilt auch in diesem Falle eine Ueberliegezeit von vierzehn Tagen[3]).

Was endlich die Beendigung der Ueberliegezeiten anlangt, so ist aus den am Ende des § 6 angeführten Gründen hierüber in besonderen Abschnitten, und zwar über die Beendigung der Wartezeit im Abladungshafen im folgenden (§ 8) und über die Beendigung der Liegezeit im Löschungshafen im übernächsten (§ 9) Paragraphen zu sprechen.

---

[1]) Boyens, II Bem. 2 zu § 565 S. 193.
Schaps, Anm. 6 zu § 595 S. 360.
Boyens und Schaps erwähnen dies nur bei der zur Löschzeit gehörigen Ueberliegezeit, doch ist kein Grund einzusehen, warum es — mit Rücksicht auf die völlig gleichartige Regelung dieser Materie bei Lade- und Löschzeit — bei der Ladezeit nicht ebenso sein sollte.

[2]) Prot. S. 2091.

[3]) Lewis, Bem. 2 zu Art. 569 S. 260.
Lewis bei Endemann, § 31 III S. 140.
Boyens, II Bem. 2 zu § 568 S. 139.
Schaps, Anm. 5 zu § 568 S. 324, Anm. 6 zu § 595 S. 360.

Beendigung der Liegezeit.

§ 8.

Die Beendigung der Wartezeit im Abladungshafen.

Für jeden Verfrachter muß es von größtem Interesse sein, sich im Gesetz genau unterrichten zu können, in welchem Augenblick die von ihm dem Befrachter gegenüber übernommene Verpflichtung, auf die Abladung der Güter zu warten, ihr Ende erreicht, mit anderen Worten, wann er berechtigter Weise sein Schiff die beabsichtigte Reise antreten lassen kann. Hierüber gibt das Handelsgesetzbuch in seinen §§ 570, 576—579, 585 ausführlichen Aufschluß.

Regelmäßig läuft die Wartezeit nicht ipso jure ab, sondern erst, nachdem einmal der Verfrachter dem Befrachter erklärt hat, nicht länger auf die Abladung warten zu wollen, und nachdem ferner seit dem Tage dieser Erklärung mindestens drei Tage verflossen sind. Will der Verfrachter also die Abfahrt des Schiffes nicht über den durch Parteivereinbarungen oder durch Gesetz festgesetzten Endtermin der Wartezeit hinaus verzögern, so muß er diese Absicht spätestens drei Tage vor diesem Termin dem Befrachter mitteilen. Andernfalls läuft die Wartezeit nicht eher ab, bis seit Abgabe einer solchen Erklärung drei Tage verstrichen sind. Diese allgemeine Regel enthält der § 570 H. G. B., der damit eine Kündigungsfrist[1]) des Verfrachters normiert, die in allen Fällen zur Anwendung

[1]) Lewis, Bem. 2 zu Art. 571 S. 264.
Lewis bei Endemann, § 31 VIII S. 143.
Makower, Bem. 2 zu § 570 S. 71.
Boyens, II Bem. 2 zu § 570 S. 143.
Schaps, Anm. 8 zu § 570 S. 326.

zu gelangen hat, in denen nicht als der Wille des Gesetzes ein anderes angesehen werden muß. Die Wirkungen der Einhaltung bezw. Nichteinhaltung dieser Kündigungsfrist, also der Abgabe bezw. Nichtabgabe der Erklärung des § 570 H. G. B. regeln sich demnach wie folgt:

1. Wird die Erklärung spätestens drei Tage vor dem Endtermin der Wartezeit abgegeben, so läuft die Wartezeit mit diesem Zeitpunkt ab; nach ihrem Ablauf ist der Verfrachter nicht verpflichtet, noch länger zu warten; er kann vielmehr die Reise antreten[1]). Es macht also in diesem Fall keinen Unterschied, ob die Wartezeit nur in der Ladezeit besteht oder ob sie aus Ladezeit und Ueberliegezeit zusammengesetzt ist. Beträgt die Wartezeit weniger als drei Tage, so muß es als genügend angesehen werden, wenn der Verfrachter gleich beim Beginn erklärt, nach ihrem Ablauf nicht länger warten zu wollen[2]).

2. Wird die Erklärung später abgegeben, so läuft die Wartezeit so lange fort, bis seit dem Tage der Abgabe der Erklärung drei Tage verstrichen sind[3]); bis dahin läuft also, falls die Wartezeit nur in einer Ladezeit bestand, die unentgeltliche Ladezeit, falls die Wartezeit aber aus Ladezeit und Ueberliegezeit zusammengesetzt war, die Ueberliegezeit gegen Liegegeld weiter[4]). Nach Ablauf der dreitätigen Kündigungsfrist kann auch im Falle der nachträglich abgegebenen Erklärung der Verfrachter abfahren.

Macht er von diesem Recht in einem der beiden besprochenen Fälle — die, nachdem sie in dies Stadium gelangt sind, völlig gleichartig zu behandeln sind — aber keinen Gebrauch, sondern bleibt er weiter freiwillig liegen, so ist nunmehr zu unterscheiden: Wird in der folgenden Zeit die Beladung nicht fortgesetzt, so hat es dabei sein Bewenden, und der Verfrachter kann weder Liegegeld noch einen sonstigen

---

[1]) Vgl. § 570 Abs. 1. H. G. B.
[2]) Boyens, II Anm. 1 zu § 570 S. 143.
[3]) Vgl. § 570 Abs. 2 H. G. B.
[4]) Prot. S. 2489/2490.
Lewis, Bem. 2 zu Art. 571 S. 264.
Lewis bei Endemann, § 31 VIII S. 143.
Makower Bem. 2 zu § 570 S. 71.
Boyens, II Bem. 2 zu § 570 S. 143 u. 144.
Schaps, Anm. 7 zu § 570 S. 326.

Schadensersatz verlangen. Wird dagegen die Beladung fortgesetzt, so ist, falls der Kündigungsfrist lediglich eine Ladezeit voraufging, hierin die stillschweigende Vereinbarung einer Ueberliegezeit — mittels konkludenter Handlungen — zu erblicken, für die der Verfrachter Liegegeld, aber keine weitere Entschädigung verlangen kann. Ging dagegen der Kündigungsfrist eine Ueberliegezeit voraus, so ist in der fortgesetzten Beladung in analoger Weise die Vereinbarung einer weiteren Ueberliegezeit zu erblicken, für die der Befrachter ebenfalls Liegegeld zu entrichten hat[1]).

3. Wird die Erklärung des § 570 H. G. B. nicht abgegeben, so läuft, wenn die bisherige Wartezeit lediglich in der Ladezeit bestand, die Ladezeit unentgeltlich weiter, einerlei, ob nach dem eigentlich festgesetzten Endtermin mit der Beladung fortgefahren wird oder nicht. War die Wartezeit aus Ladezeit und Ueberliegezeit zusammengesetzt, und wird nach dem Ablauf der letztgenannten Frist nicht gekündigt, so ist die von da ab laufende Frist als eine Verlängerung der Ueberliegezeit anzusehen, für welche der Verfrachter Liegegeld, aber keine weitergehende Entschädigung beanspruchen kann[2]).

Bevor zu den Sondervorschriften des §§ 576—579 H. G. B. überzugehen ist, muß noch einiges über die Erklärung des § 570 H. G. B. selbst gesagt werden.

Diese, eine Kündigung — also ein einseitiges empfangsbedürftiges Rechtsgeschäft — darstellende Anzeige wurde dem Verfrachter auferlegt, um zu verhindern, daß er sich nach

---

[1]) Lewis, Bem. 3 zu Art. 517 S. 265.
Lewis bei Endemann, § 31 VIII S. 143.
Makower, Bem. 2 zu § 570 S. 71.
Boyens, II Bem. 3 zu § 570 S. 144.
Schaps, Anm. 6 zu § 570 S. 326.
H. G. Hambg. u. O. G. Hambg. vom 11. bezw. 22. Novbr. 1869, H. Bl. 1870 Nr. 7 S. 12 ff.

[2]) Lewis, Bem. 2 zu Art. 571 S. 264 u. 265.
Lewis bei Endemann, § 31 VIII S. 142 u. 143.
Makower, Bem. 2 zu § 570 S. 71.
Boyens, II Bem. 2 zu § 570 S. 143 u. 144.
Schaps, Anm. 7 zu § 570 S. 326.
H. G. Hambg. u. O. G. Hambg. vom 11. bezw. 22. Novbr. 1869, H. Bl. 1870 Nr. 7 S. 12 ff.
L. G. Hambg. vom 11. März 1895, H. Bl. 1896 Nr. 18 S. 48.

Ablauf der Wartezeit ohne Weiteres vom Vertrage lossagte und unversehens davonführe[1]).

Zu einer derartigen Kündigung bedarf es naturgemäß keiner besonderen Form; es genügt vielmehr jede Erklärung des Verfrachters oder seines Stellvertreters an den Befrachter oder dessen Vertreter des Inhalts, daß er nicht länger warten wolle; doch ist auch hier — ebenso wie bei der Erklärung des § 569 Abs. 2 H. G. B. der Verfrachter berechtigt, auf Kosten des Befrachters eine öffentliche Urkunde errichten zu lassen, wenn der letztgenannte sich weigert, über den Empfang der Erklärung eine genügende Bescheinigung zu geben[2]).

Die dreitägige Kündigungsfrist beginnt von dem Zeitpunkt, in dem dem Befrachter die Erklärung des Verfrachters zugeht, zu laufen[3]) und läuft nach der ausdrücklichen Vorschrift des Abs. 3 § 570 H. G. B. ununterbrochen fort, wird also nicht durch etwa einfallende Sonn- oder Feiertage beeinflußt. Hierdurch unterscheidet sie sich wesentlich von der im § 5 behandelten Anzeige der Lade- oder Löschbereitschaft. Die Erklärung des § 570 H. G. B. kann demnach auch an einem Sonn- oder Feiertage sowie außerhalb der Geschäftsstunden eines Werktages wirksam abgegeben werden[4]). Dieser Unterschied in der Behandlung der beiden genannten Anzeigen erklärt sich ohne Weiteres aus dem Zweck, den jede einzelne erfüllen soll. Während auf der einen Seite die Anzeige des § 576 H. G. B. — und entsprechend die des § 594 H. G. B. — dem Befrachter die oft überraschend kommende Nachricht von der Ladebereitschaft des Schiffes bringt und ihn unter Umständen nicht nur zwingt, dem Schiff sogleich einen geeigneten Ladeplatz anzuweisen[5]), sondern auch für das rechtzeitige Vorhandensein der Ladung schleunigst Sorge zu tragen, — was, besonders wenn mehrere Befrachter vorhanden sind, selten ohne Zeitverlust geschehen wird — sodaß, da das Gesetz nicht ausdrücklich ein anderes bestimmt, auf diese Erklärung im Zweifel die Bestimmung des § 358 H. G. B. Anwendung finden

---

[1]) Prot. S. 2472, 2488.
[2]) § 571 H. G. B.
[3]) R. G. vom 15. Juni 1903, Entsch. R. G. 55 Nr. 43 S. 182.
[4]) Boyens, II Bem. 1 zu § 570 S. 143.
Schaps, Anm. 5 zu § 570 S. 326.
[5]) Gemäß § 560 H. G. B.

muß[1]), dient auf der anderen Seite die Anzeige des § 570 H. G. B. lediglich dazu, dem Befrachter zu bestätigen, daß der Verfrachter den — sei es nach Vereinbarung, sei es nach Gesetz — schon feststehenden Endtermin der Wartezeit tatsächlich als wahren Endtermin ansehen, d. h. nach seinem Eintritt abfahren will. Daß eine solche Kündigungsfrist unabhängig sowohl davon sein muß, ob sie etwaige Sonntage oder allgemeine Feiertage umfaßt, als auch davon, ob diese drei Tage wegen anderer (z. B. Witterungs-)Verhältnisse zum Laden benutzt werden können oder nicht[2]), leuchtet ohne Weiteres ein[3]), und es hätte vielleicht der ausdrücklichen Vorschrift des § 570 Abs. 3 H. G. B. nicht einmal bedurft; doch ist so immerhin jeder Zweifel ausgeschlossen.

In den §§ 576—579, 585 gibt das H. G. B. einige Vorschriften, die an dieser Stelle insbesondere deswegen erörtert werden müssen, weil die Frage, ob es in den hierin berührten Fällen einer Anzeige gemäß § 570 H. G. B. bedarf oder nicht, immerhin nicht bei allen ohne Weiteres zu bejahen oder zu verneinen ist.

Von den genannten Paragraphen ist zuerst der § 579 H. G. B. zu besprechen; er bestimmt, daß, wenn der Befrachter bis zum Ablauf der Wartezeit die Abladung nicht vollständig bewirkt habe, der Verfrachter befugt sei, die Reise anzutreten und die in § 578 H. G. B. bezeichneten Forderungen geltend zu machen, wenn nicht der Befrachter vom Vertrage zurücktrete. Es dürfte dies wohl der am meisten vorkommende Fall der Anwendung des § 570 H. G. B. — und damit der Notwendigkeit der Anzeige — sein, den das Gesetz deshalb an dieser Stelle hervorgehoben hat, um auch hier dem Verfrachter die ihm schon im vorstehenden Paragraphen (§ 578) näher bezeichneten Ansprüche zuzuerkennen. Was diese Ansprüche selbst betrifft, so liegen sie außerhalb des Rahmens der vorliegenden Arbeit, nur auf eines mag hier hingewiesen

---

[1]) Ebenso für das Binnenschiffahrtsrecht Ahlers S. 5.

[2]) Boyens, II Bem. 4 zu § 570 S. 144.

[3]) So auch die Mehrzahl der Kommissionsmitglieder, die hervorhoben, daß die Frist in der Hauptsache nicht gewährt werden solle, um dem Befrachter Gelegenheit zu geben, eventuell Versäumtes nachzuholen, sondern zu dem schon oben im Text erwähnten Zweck; vgl. Prot. S. 2487 u. 2488.

sein: Auf Grund des § 578 hat der Verfrachter ein Zurückbehaltungsrecht gegen den Befrachter, d. h. er kann, bis die ihm nach § 578 H. G. B. — und also auch nach § 579 H. G. B. — zustehenden Ansprüche erfüllt sind, seinerseits die Erfüllung des Frachtvertrages verweigern (§ 273 B. G. B.)[1]). Macht der Schiffer nun von diesem Zurückbehaltungsrecht dadurch Gebrauch, daß er mit dem Schiff liegen bleibt, so kann er für die Tage, um die sich dadurch die Abfahrt verzögert, nur dann Liegegeld beanspruchen, wenn sich ihm kein anderer Weg zur Wahrung seiner Rechte, als eben das Liegenbleiben, bot[2]).

Von der Bestimmung des § 579 H. G. B. ist die des § 585 H. G. B. zu unterscheiden: Während der erstgenannte Paragraph den Fall behandelt, daß der Befrachter bis zum Ablauf der Wartezeit „die Abladung nicht vollständig bewirkt" hat, entscheidet der § 585 H. G. B., wie zu verfahren ist, wenn bis zu diesem Zeitpunkt vom Verfrachter „überhaupt keine" Ladung geliefert ist. In einer solchen Handlungsweise ist ein völliger Vertragsbruch zu erblicken, sodaß auch der Verfrachter an solche Verpflichtungen aus diesem Vertrag nicht länger gebunden sein kann, die ihm obgelegen hätten, wenn er die beabsichtigte Reise mit der bedungenen Ladung angetreten hätte. Dagegen wird der Verfrachter nicht befreit von der Verpflichtung, zunächst während der ganzen Wartezeit auf die Beladung zu warten: denn erst nach Ablauf der Wartezeit ist der Verfrachter berechtigt, die in § 585 H. G. B. bezeichneten Forderungen geltend zu machen. Dieser Ablauf der Wartezeit ist aber nach der allgemeinen Vorschrift des § 570 H. G. B. regelmäßig durch die Einhaltung der dreitägigen Kündigungsfrist bedingt.

Eine ähnliche Entbindung des Verfrachters von einem Teil der übernommenen Vertragsverpflichtungen, wie im Fall des § 585 H. G. B., muß auch darin gefunden werden, daß der Befrachter den Ablauf der Wartezeit nicht abwartet, sondern schon vorher in zweifelsfreier Weise erklärt, keine Ladung liefern zu wollen oder zu können. Solchenfalls ist der Schiffer nicht einmal verpflichtet, seinerseits den Ablauf der Wartezeit

[1]) Schaps, Anm. 8 zu § 578 S. 335, Anm. 6 zu § 579 S. 336. R. G. vom 2. Juli 1884, Entsch. R. G. 15 Nr. 17 S. 75.

[2]) R. G. vom 2. Juli 1884, Entsch. R. G. 15 Nr. 17 S. 75. Schaps, Anm. 6 zu § 579 S. 336.

abzuwarten[1]). Infolgedessen kann auch von einer Anzeigepflicht laut § 570 H. G. B. nicht gesprochen werden, denn durch diese Kündigung soll eben die Wartezeit entweder an ihrem anfänglich beabsichtigten Endtermin, oder aber später, zum Ablauf gebracht werden; keinesfalls kann jedoch ein vorzeitiger Abbruch der Wartezeit durch die in Rede stehende Kündigung bedingt sein.

Einen weiteren Fall vorzeitigen Reiseantritts behandelt der § 578 H. G. B. Hier bezieht sich das „vorzeitig" aber nicht so sehr auf den festgesetzten Endtermin der Wartezeit, als vielmehr auf die Tatsache der Unvollständigkeit der Beladung. Unter den Voraussetzungen des § 578 H. G. B. kann schon deshalb nicht von einer Anzeige gemäß § 570 H. G. B. die Rede sein, weil eine solche Anzeige regelmäßig die Erklärung des Verfrachters zu enthalten hat, daß er auf die Abladung nicht länger warten wolle; im Fall des § 578 H. G. B. macht dagegen der Befrachter von einem ihm gesetzlich zustehenden Recht dadurch Gebrauch, daß er seinerseits erklärt, der Verfrachter solle nicht länger warten, sondern ohne die volle bedungene Ladung abfahren. Daraus erhellt ohne Weiteres, daß solchenfalls eine Erklärung des Verfrachters gemäß § 570 H. G. B. ganz sinnwidrig sein würde.

Wie verhält es sich ferner bei dem § 576 H. G. B. mit der Notwendigkeit der Anzeige des § 570 H. G. B.? Aus folgenden Gründen kann in der Bestimmung des genannten Paragraphen — wonach, wenn der Verfrachter sich ausbedungen hat, daß die Abladung bis zu einem bestimmten Tage beendet sein müsse, er durch die Verhinderung von Lieferung jeder Art von Ladung (§ 573 Abs. 2 Nr. 1 H. G. B.) zum längeren Warten nicht verpflichtet wird — eine Dispensation von der Einhaltung der Kündigungsfrist des § 570 H. G. B. nicht erblickt werden.

Der Grund für die dem Verfrachter im § 570 H. G. B. auferlegten Anzeige ist, wie schon erwähnt, darin zu suchen,

---

[1]) O. A. G. Lübeck vom 21. Febr. 1857, Seuff. Arch. 12 Nr. 293 S. 392.
H. G. Hambg. vom 5. Dezbr. 1867, H. Bl. 1867 Nr. 92 S. 396.
Hans. O. L. G. vom 24. Juni 1891, H. Bl. 1892 Nr. 1 S. 5.
Schaps, Anm. 11 zu § 570 S. 326.
Boyens, II Bem. 5 zu § 570 S. 145.
R. G. vom 15. Juni 1903, Entsch. R. G. 55, Nr. 43 S. 182.

daß verhindert werden soll, daß der Verfrachter sofort mit dem Ablauf der Wartezeit unversehens davonfährt. Schwerwiegende Gründe verschiedenster Art führten sowohl beim Preußischen Entwurf, sowie später bei den Hamburger Konferenzen, wie endlich auch beim Handelsgesetzbuch dahin, das eigentlich selbstverständliche Recht des Verfrachters, nach Ablauf der Wartezeit ohne weitere Ankündigung abfahren zu können, zu beschränken. Das schließliche Ergebnis dieser Beschränkung war die allgemein gültige Regel des § 570 H. G. B., die demnach in allen Fällen Anwendung finden muß, wenn nicht, da das Handelsgesetzbuch ausdrücklich Ausnahmen nicht normiert, solche als vom Gesetz offenbar gewollt angenommen werden müssen; derartiger Fälle wurden soeben bereits zwei besprochen. Wie steht es damit im Falle des § 576 H. G. B.?

Es ist hierbei zu beachten, daß einerseits die Vorschrift des § 570 H. G. B. sich in der Praxis auch auf eine große Anzahl von Fällen erstrecken wird, in denen beide Parteien sich über den richtigen Endtermin der Wartezeit absolut klar sind, daß andererseits die soeben erwähnte Tatsache dem Gesetzgeber bei Erlaß der Vorschrift des § 578 H. G. B. bekannt gewesen ist. Nun sei z. B. der Fall gesetzt, daß als Ladezeit ein Zeitraum von 10 Tagen, als Ueberliegezeit ein solcher von 14 Tagen feststeht, mag er nun ausdrücklich vereinbart oder durch gesetzliche Bestimmung normiert sein. Obgleich also beide Parteien sich darüber klar sind, daß eine Wartezeit von im Ganzen 24 Tagen in Betracht kommt, und obgleich ferner auch durch irgendwelche Verhinderungen am Laden angenommenermaßen keinerlei Unklarheiten über die richtige Berechnung dieser Frist entstehen, so muß trotz alledem der Verfrachter, auch wenn ihm bekannt ist, daß er sich mit dem Befrachter bislang im vollsten Einverständnis über alle in Betracht kommenden Umstände befindet, um nach Ablauf der 24 Tage abfahren zu können, spätestens drei Tage vorher dem Befrachter mitteilen, daß er nachher nicht länger warten wolle: Also trotz des Fehlens jeglicher Ungewißheit schreibt das Gesetz die Erklärung vor.

Nun dagegen der Fall des § 576 H. G. B.: Er setzt lediglich voraus, daß der Verfrachter sich ausbedungen habe, daß die Abladung bis zu einem bestimmten Tage beendet sein müsse. Solchenfalls wird zwar der Verfrachter durch die

Verhinderung der Lieferung jeder Art von Ladung (§ 573 Abs. 2 Nr. 1 H. G. B.) zum längeren Warten nicht verpflichtet sein; dies hindert jedoch keineswegs, daß die sonstigen Bestimmungen des Gesetzes über Berechnung der Wartezeit berücksichtigt werden müssen; vielmehr wird auch ein derartig fixierter Abladungstermin hinausgeschoben um die Tage, während deren die Uebernahme der Ladung (§ 573 Abs. 2 Nr. 2 H. G. B.) verhindert ist[1]).

Danach kann auch im Falle eines vom Verfrachter bedungenen Endtermins der Wartezeit von einer größeren Gewißheit bezüglich des tatsächlichen Endpunktes, als in dem oben wiedergegebenen Beispiel, nicht gesprochen werden.

Wollte man aber annehmen, daß das Gesetz im Falle des § 576 H. G. B. eine Anzeige gemäß § 570 H. G. B. für nicht erforderlich ansieht, so ließe sich diese Ansicht nur damit begründen, daß über den wirklichen Endpunkt der Wartezeit ein Zweifel nicht obwalten könne. Daß einmal dieser Grund nicht stichhaltig ist, zeigt die erwähnte Möglichkeit der Verzögerung durch den Einfluß des § 573 Abs. 2 Nr. 2 H. G. B.; daß ferner im Fall des § 576 H. G. B. die Meinungsverschiedenheiten bezüglich des Endpunktes der Wartezeit sogar größer sein können, als in einem normalen Fall, zeigt die Gegenüberstellung des angeführten Beispiels. Schreibt nun das Gesetz auch für so klarliegende Fälle, wie ein solcher wiedergegeben wurde, und wie sie der Gesetzgeber überdies als nicht selten vorkommend kannte, die Anzeige des § 570 H. G. B. vor, so ist nicht anzunehmen, daß er für den Fall des § 576 H. G. B. eine Ausnahme machen wollte[2]).

---

[1]) Schaps Anm. 2 zu § 576 S. 332.

[2]) So auch Boyens, (II Bem. zu § 576 S. 157), der auf die Prot. S. 2472 verweist, wo sich der Satz findet: „Ohne daß es einer Abstimmung bedurfte, wurde hierauf anerkannt, daß die eben gefaßten Beschlüsse (betreffs der Notwendigkeit der in Rede stehenden Erklärung) auch auf die Ueberliegezeit Anwendung leiden müßten, wenn deren Dauer vertragsmäßig festgesetzt sei".

A. M. ist Schaps (Anm. 2 § zu 576 S. 332), der in der Bestimmung des § 576 H. G. B. „regelmäßig eine Dispensation von der Einhaltung der dreitägigen Kündigungsfrist des § 570 H. G. B." erblickt. Wenn Schaps in Anm. 1 zu § 570 S. 325 jedoch sagt: „Die Wartezeit geht nicht ipso jure zu Ende, (nicht einmal im Falle des § 576!), sondern erst, nachdem der Verfrachter die im Abs. 1 vorgeschriebene Erklärung abgegeben hat", so muß der unbefangene Leser, da in

Es bleibt noch der Sonderfall des § 577 H. G. B. zu besprechen. Dieser Paragraph schreibt dem Verfrachter, der die Ladung von einem Dritten erhalten soll, wenn dieser Dritte entweder nicht zu ermitteln ist oder die Lieferung der Ladung verweigert, vor, den Befrachter hiervon schleunigst zu benachrichtigen und nur bis zum Ablauf der Ladezeit, nicht auch während einer etwa vereinbarten Ueberliegezeit, auf die Abladung zu warten, wenn nicht der Verfrachter noch innerhalb der Ladezeit von dem Befrachter oder dessen Bevollmächtigten eine entgegenstehende Anweisung erhält. Wenn für Lade- und Löschzeit zusammen eine ungeteilte Frist bestimmt ist, so soll in diesem Fall ausnahmsweise die Hälfte dieser Frist als die Ladezeit angesehen werden[1]).

Zu diesem Paragraphen ist zunächst zu bemerken, daß der hierin behandelte Fall dann nicht als vorliegend anzusehen ist, wenn der Schiffer die Ladung von einem Bevollmächtigten — welche Stellung in den meisten Fällen ein Agent einnehmen wird — erhalten soll, und dieser die Lieferung der Ladung verweigert[2]).

---

diesem Satz der ipso jure-Beendigung lediglich die durch die Einhaltung der dreitägigen Kündigungsfrist bedingte Beendigung der Wartezeit gegenübergestellt wird, annehmen, daß Schaps im Falle des § 576 H. G. B. die Vorschrift des § 570 H. G. B. streng eingehalten wissen will (siehe den Inhalt der Klammer in dem zitierten Satz) Damit wäre aber ein Widerspruch zu dem in Anm. 2 zu § 576 S. 332 Gesagten gegeben. Wie der Verfasser dieser Arbeit auf Grund persönlicher Information durch Schaps mitteilen kann, soll in den beiden wiedergegebenen Sätzen gesagt werden, daß die in § 576 H. G. B. vorausgesetzte Vereinbarung regelmässig so zu interpretieren sei, daß der Verfrachter zwar die dreitägige Frist des § 570 H. G. B. nicht einzuhalten brauche (Schaps, Anm. 2 zu § 576 S. 332), daß er jedoch auch hier erklären müsse, nicht länger warten zu wollen, sodaß somit auch im Fall des § 576 H. G. B. die Wartezeit nicht ipso jure zu Ende gehe (Schaps, Anm. 1 zu § 570 S. 325). Diese Auffassung Schaps' — die übrigens aus den in Betracht kommenden und hier wiedergegebenen Sätzen nicht ohne Weiteres herauszulesen ist —, gegen welche die im Text angeführten Gründe sprechen, findet im Gesetz jedoch keine Stütze.

[1]) Daß die letztgenannte Bestimmung des Abs. 2 § 577 H. G. B. ausschließlich für den Fall des Abs. 1 desselben Paragraphen zur Anwendung gelangen kann, wurde schon im § 6 erwähnt.

[2]) R. O. H. G. vom 20. Septbr. 1872, Entsch. R. O. H. G. 7 Nr. 38 S. 153.

Der in Rede stehende Paragraph stellt am Ende seines ersten Absatzes ausdrücklich den Befrachter und seinen Bevollmächtigten einander gleich, denen der „Dritte“ im ersten Teil desselben Absatzes gegenübersteht.

Das Reichsoberhandelsgericht betont mit Recht, daß alles, was in Beziehung auf die in diesem Paragraphen in Betracht kommende Tätigkeit gegen diesen Vertreter des Befrachters — den Bevollmächtigten — geschehe, als gegen den Befrachter selbst geschehen gelte[1]). Umgekehrt muß auch alles, was von Seiten eines Bevollmächtigten des Befrachters in derartigen Angelegenheiten geschieht, als vom Befrachter selbst geschehen angesehen werden — wie auch Boyens hervorhebt[2]). Wenn daher der Bevollmächtigte des Befrachters dem Verfrachter gegenüber die Lieferung der Ladung verweigert, so gilt diese Weigerung als vom Befrachter selbst erfolgt. Dieser Fall fällt aber nicht unter den § 577 H. G. B., sondern ist nach allgemein rechtlichen Grundsätzen zu behandeln — und gehört demnach zu dem schon oben (S. 67 u. 68) behandelten Fall.

Wollte man den Bevollmächtigten des Befrachters dagegen auch als „Dritten“ im Sinne des § 577 H. G. B. ansehen, so würde sich leicht folgender Fall ergeben können: Der Bevollmächtigte des Befrachters verweigert dem Verfrachter gegenüber die Lieferung der Ladung; darauf zeigt der Verfrachter demselben Bevollmächtigten „schleunigst“ (§ 577 H. G. B.) an, daß er — der Bevollmächtigte — die Ladung zu liefern verweigere, um sich das ihm, dem Verfrachter, nach § 577 H. G. B. zustehende Recht auf Abfahrt nach Ablauf allein der Ladezeit zu sichern; an der Ausübung dieses Rechtes wird er jedoch gehindert, weil nunmehr wiederum derselbe Bevollmächtigte ihm noch innerhalb der Ladezeit eine anders lautende Anweisung erteilt; dabei ist zu beachten, daß diese drei Mit-

---

Zum Teil anders Lewis, Bem. 2 zu Art. 578 S. 274, und Lewis bei Endemann, § 31 VIII S. 143.

Ganz anders Boyens, II Bem. 2 zu § 577 S. 158, und Schaps, Anm. 1 zu § 577 S. 333.

[1]) R. O. H. G. vom 20. Septbr. 1872, Entsch. R. O. H. G. 7 Nr. 38 S. 153. Nicht richtig ist es, wenn Boyens (Bem. 2 zu § 577 S. 158) sagt, das R. O. H. G. lasse die Frage, ob der Bevollmächtigte als „Dritter“ im Sinne des § 577 H. G. B. anzusehen sei oder nicht, in diesem Erkenntnis unentschieden.

[2]) Boyens, II Bem. 2 zu § 577 S. 158.

teilungen unter Umständen unmittelbar aufeinander folgen können. Das würde ohne Zweifel eine Häufung von Widersprüchen bedeuten, die das Gesetz nicht gewollt haben kann. Boyens, der den geschilderten Fall berücksichtigt, nimmt dies trotzdem an, indem er die Widersprüche damit zu beseitigen sucht, daß ein solches Vorkommnis lediglich das Ergebnis einer strikten Befolgung der dem Verfrachter vom Gesetz erteilten Instruktionen darstelle. Das ist dann richtig, wenn man den Bevollmächtigten tatsächlich unter den Begriff des „Dritten" bringen zu können glaubt. Lewis[1]), der die Unmöglichkeit hiervon erkennt, sucht darin einen Ausweg zu finden, daß er den Bevollmächtigten dann als Dritten gelten lassen will, wenn er nicht zu finden ist, nicht aber, wenn er zu finden ist. Das würde unter Umständen zu gleichen Ergebnissen führen, wie wenn man den Bevollmähtigten überhaupt nicht als „Dritten" im Sinne des § 577 H. G. B. anerkennen will. Doch bringt die Ansicht Lewis' notwendig Inkonsequenzen mit sich. So würde z. B., wenn der Bevollmächtigte zunächst vom Verfrachter nicht zu ermitteln wäre, und der Verfrachter infolgedessen die vorgeschriebene Anzeige an den Befrachter selbst gelangen liesse, und dieser dem Verfrachter nunmehr durch denselben Bevollmächtigten eine Anweisung zugehen lassen würde, dieselbe Person im gleichen Fall einmal als „Dritter" gelten können, nachher aber nicht mehr. Wie nun, da einerseits die in dem Beispiel aneinandergereihten Tatsachen lediglich einen Tatbestand des § 577 H. G. B. darstellen und andererseits der ganze § 577 H. G. B. dann nicht Anwendung finden soll, wenn der nachher bekannte Bevollmächtigte zugleich „Dritter" ist bezw. in demselben Tatbestand ursprünglich gewesen ist?

Es kommt eben nicht so sehr darauf an, festzustellen, in welchen einzelnen Fällen der § 577 H. G. B. eventuell auch auf den Bevollmächtigten sich ausdehnen läßt, sondern darauf, nachzuweisen, daß der Tatbestand dieses Paragraphen ein für alle Mal dann als gar nicht vorliegend anzusehen ist, wenn die Person des Dritten, von dem der Verfrachter die Ladung erhalten soll, mit der eines Bevollmächtigten zusammenfällt. Das mag freilich bisweilen Härten für den Befrachter im Ge-

[1]) Lewis, Bem. 2 zu Art. 578 S. 274.
Ebenso Lewis bei Endemann, § 31 VIII und Anm. 44 S. 143.

folge haben, stellt jedoch im Uebrigen lediglich eine Befolgung des schon mehrfach erwähnten Grundsatzes des Handelsgesetzbuchs dar, daß jeder Teil den Zufall zu tragen hat, der sich in seiner Person ereignet. Läßt sich z. B. an einem Orte ein Bevollmächtigter des Befrachters trotz der in ortsüblicher Weise kundgemachten Bereitschaft zum Laden von dem Verfrachter nicht ermitteln, so ist das ein Zufall, der, da der Bevollmächtigte sowohl in den Handlungen, die gegen ihn geschehen, als auch in denen, die er selbst in seiner Eigenschaft als Bevollmächtigter vornimmt, die Person des Befrachters völlig vertritt, in der Person des Bevollmächtigten und damit des Befrachters selbst begründet ist, und dessen nachteilige Folgen daher zunächst der Befrachter zu tragen hat[1]).

Liegt dagegen wirklich ein Fall des § 577 H. G. B. vor, so fragt es sich, ob der Verfrachter auch jetzt an die Einhaltung der Kündigungsfrist des § 570 H. G. B. gebunden ist, um bereits nach Ablauf der Ladezeit — nicht erst nach Ablauf einer vereinbarten Ueberliegezeit — abfahren zu können. Diese Frage ist zu verneinen[2]). Die Bestimmung des § 570 H. G. B. setzt regelmäßig die Anwesenheit des Befrachters oder wenigstens eines Bevollmächtigten voraus, der § 577 H. G. B. jedoch im Zweifel das Gegenteil; da nun die dreitägige Kündigungsfrist des § 570 H. G. B. mit dem Zeitpunkt zu laufen beginnt, in dem die Erklärung des Verfrachters dem Befrachter zugeht, so würde der Verfrachter, wenn er zur Einhaltung dieser Frist verpflichtet wäre, in der Mehrzahl der Fälle darüber, ob überhaupt und wann seine Erklärung dem Befrachter zugegangen ist, ebenso im Unklaren sein, wie über den Ablauf der Ladezeit — denn diese würde der Vorschrift des § 570 H. G. B. gemäß dann nicht eher ablaufen, als seit der Abgabe der Erklärung drei Tage verflossen sind. Ueber den genauen Endpunkt der Wartezeit aber zuverlässig orientiert zu sein, liegt im wesentlichsten Interesse des Verfrachters.

---

[1]) R. G. vom 15. Juni 1903, Entsch. R. G. 55 Nr. 43 S. 181.

[2]) Lewis, Bem. 4 zu Art. 578 S. 274.
Makower, Bem. 1 zu § 577 S. 74.
Boyens, II Bem. 4 zu § 577 S. 159.
O. G. Bremen vom 19. Mai 1870, H. Bl. 1871 Nr. 172 S. 264.
R. G. vom 15. Juni 1903, Entsch. R. G. 55 Nr. 43 S. 181 ff.
Anders H. G. Bremen vom 11. April 1870, H. Bl. 1871 Nr. 172 S. 263.
Schaps, Anm. 3 zu § 577 S. 333.

Dem Verfrachter die Verpflichtung zur Abgabe der Erklärung gemäß § 570 H. G. B. auferlegen, würde heißen, ihn in nicht berechtigter Weise mit einer Pflicht belasten, die insofern als überflüssig bezeichnet werden müßte, als der Befrachter schon aus der im § 577 H. G. B. ausdrücklich vorgeschriebenen schleunigen Anzeige des Verfrachters über dessen Rechte unterrichtet sein muß, die ihm im Falle der Unterlassung einer Anzeige des Befrachters nach Ablauf der Ladezeit gesetzlich zustehen. Dies dem Verfrachter zustehende Recht der Abfahrt muß unter Umständen sogar als eine Pflicht angesehen werden[1]), wie denn auch die hier in Betracht kommenden Worte des § 577 H. G. B. lauten: „. . . . so hat der Verfrachter den Befrachter schleunigst hiervon zu benachrichtigen und nur bis zum Ablauf der Ladezeit . . . zu warten usw.“. Hier wird also die Pflicht zur Abfahrt auf eine Stufe gestellt mit der Benachrichtigungspflicht; daß die letztgenannte eine verhältnismäßig dringende und ausdrückliche Pflicht darstellt, erhellt daraus, daß ein Verfrachter, der diese Pflicht verletzt, sich sowohl dem Befrachter für den dadurch entstehenden Schaden verantwortlich macht, als auch selbst die eigenen Ansprüche aus dem Frachtvertrage verliert[2]).

Auch aus der Entstehungsgeschichte des § 577 H. G. B. ergibt sich offensichtlich, daß der Gesetzgeber eine Anzeigepflicht gemäß § 570 H. G. B. für den in Rede stehenden Paragraphen nicht hat normieren wollen; wurde doch von der Hamburger Konferenz ein Antrag abgelehnt, der dahin zielte, die Bestimmung des Art. 505 des Entwurfs erster Lesung (= § 570 H. G. B.) auf den Art. 509 (= § 577 H. G. B.) auszudehnen[3]).

Es bleiben nunmehr noch einige Fälle kurz zu erwähnen, in denen nach allgemein rechtlichen Grundsätzen der Verfrachter nicht für verpflichtet angesehen werden kann, bis zum Ablauf der Wartezeit im Abladungshafen liegen zu bleiben.

Hierhin gehört natürlich zunächst der Fall, daß dem Verfrachter vertraglich das Recht zugesichert ist, vor Ablauf der Wartezeit und ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist den Abladungshafen zu verlassen[4]).

---

[1]) R. G. vom 15. Juni 1903, Entsch. R. G. 55 Nr. 43 S. 181.
[2]) Schaps, Anm. 5 zu § 577 S. 333.
[3]) Prot. S. 3857, 3858.
[4]) Schaps, Anm. 9 zu § 570 S. 326.

Dasselbe Recht muß ihm auch dann zustehen, wenn die Abladuug beendet ist und sich das Verlangen des Befrachters, bis zum Ablauf der Wartezeit zu warten, als rein schikanös darstellt[1]); da solchenfalls die Ausübung des dem Befrachter an sich zustehenden Rechts nur den Zweck haben kann, dem Verfrachter Schaden zuzufügen, ist sie nach § 226 B. G. B. unzulässig.

Endlich gehört hierher der Fall, daß eine frühere Abfahrt des Schiffers notwendig wird; dies kann durch die verschiedensten Umstände veranlaßt werden, insbesondere werden hier Witterungsverhältnisse eine Rolle spielen. So wird z. B. dem Schiff nicht zugemutet werden können, die Wartezeit völlig ablaufen zu lassen, wenn es bei solcher Handlungsweise in Gefahr gerät, einzufrieren und dann eventuell den ganzen Winter im Abladungshafen liegen bleiben zu müssen[2]), oder wenn das Schiff vor vollständiger Beladung infolge stürmischen Wetters den Hafenplatz verlassen muß[3]).

Am Schluß dieses Abschnitts sei noch erwähnt, daß nach der Vorschrift des § 591 H. G. B. der Befrachter dem Schiffer innerhalb der Zeit, binnen welcher die Güter zu liefern sind, zugleich alle zur Verschiffung dieser Güter erforderlichen Papiere zuzustellen hat; danach läuft also die Wartezeit in keinem Fall früher ab, als der Befrachter auch dieser Pflicht nachgekommen ist[4]).

---

[1]) Schaps, Anm. 10 zu § 570 S. 326.

[2]) Lewis, Bem. 6 zu Art. 571 S. 265.
Boyens, Bem. 6 zu § 570 S. 145.
Schaps, Anm. 12 zu § 570 S. 326.

[3]) H. G. Hambg. vom 24. Juli 1872, H. Bl. 1872 Nr. 226 S. 269.
Prot. S. 2084.

[4]) Prot. S. 3854.
Schaps, Anm. 2 zu § 591 S. 348.

§ 9.

Die Beendigung der Liegezeit im Löschungshafen.

Bedeutend einfacher, als die Beendigung der Wartezeit im Abladungshafen, gestaltet sich die Darstellung der Beendigung der Liegezeit im Löschungshafen.

Auch hier sind verschiedene Fälle zu unterscheiden, die jedoch zum Teil eine gleiche Behandlung erfahren und im Handelsgesetzbuch in den §§ 601, 600 zusammengefaßt sind:

1. Der Empfänger wird nicht ermittelt;
2. der Empfänger verweigert die Annahme der Güter;
3. der Empfänger erklärt sich nicht auf die Anzeige der Löschbereitschaft;
4. der Empfänger erklärt sich zwar zur Annahme der Güter bereit, zögert diese Annahme aber bis über die Löschzeit, eventuell bis über die Ueberliegezeit hinaus.

Von diesen vier Fällen sind die drei erstgenannten gleichartig zu behandeln; liegt einer von diesen vor, so muß der Schiffer nach ausdrücklicher Gesetzesvorschrift die Güter in einem Lagerhaus oder sonst in sicherer Weise hinterlegen und sowohl den Empfänger als den Befrachter hiervon benachrichtigen[1]).

Was die Hinterlegung sowie die Benachrichtigung hiervon anbetrifft, so besteht die Verpflichtung des Verfrachters hierzu sowohl dem Befrachter als auch dem Empfänger gegenüber, sodaß ein Schiffer, der eine dieser Pflichten außer Acht läßt, beiden Personen sowie den übrigen Ladungsinteressenten gegenüber sich und damit den Verfrachter bezw. Rheder verantwortlich macht[2]). Die somit streng zu befolgende Vorschrift des § 601

[1]) Vgl. § 601 Abs. 2, Abs. 1 H. G. B.

[2]) Lewis, Bem. zu Art. 602 S. 303.
Lewis bei Endemann, § 33 IV S. 149.
Boyens, II Bem. 1 zu § 601 S. 197.
Schaps, Anm. 6 u. 7 zu § 601 S. 367.

Abs. 2 H. G. B. ergibt sich einerseits, d. h. dem Befrachter gegenüber, daraus, daß der Schiffer verpflichtet ist, das ihm anvertraute Gut mit der Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers zu bewahren, und insbesondere daraus, daß er für allen Schaden zu haften hat, der durch Verlust oder Beschädigung des Frachtgutes bis zur Ablieferung entstanden ist[1]), andererseits, d. h. dem Empfänger gegenüber, daraus, daß in den Fällen des § 601 Abs. 2 H. G. B., namentlich in den beiden dort zuletzt — eingangs dieses Abschnittes unter 1 und 3 — angeführten, das Interesse des Empfängers wesentlich in Betracht kommt[2]).

Ohne Einfluß ist es bezüglich der Benachrichtigungspflicht, ob der Schiffer die Ladung unmittelbar von dem Befrachter oder erst von einem Ablader erhalten hat; dem letztgenannten gegenüber hat der Schiffer in keinem Fall eine Verpflichtung zur Anzeige[3]).

Was den Zeitpunkt betrifft, in dem der Schiffer zur Ausführung der ihm durch die Vorschrift des § 601 Abs. 2 H. G. B. auferlegten Handlungen zu schreiten hat, so wird er in dem unter 1 genannten Fall nicht für verpflichtet angesehen werden können, schon dann die Hinterlegung der Güter vorzunehmen, wenn sich nicht unmittelbar nach der öffentlich angezeigten Löschbereitschaft ein völlig legitimierter Ladungsempfänger meldet. Er muß vielmehr berechtigt sein, nicht nur überhaupt eine mäßige Frist auf die Wirkung seiner öffentlichen Bekanntmachung zu warten, sondern von dem Beginn des Hinterlegungsverfahrens auch dann einstweilen abzusehen, wenn er nicht überhaupt nichts ermittelt hat, sondern vielmehr im Begriff ist, den Empfänger ausfindig zu machen, indem ihm dieser in glaubhafter Weise bezeichnet und ihm versichert wird, daß derselbe auch alsbald in den Besitz des Konnossements gelangen werde[4]).

Es fragt sich weiterhin, ob die Vorschrift des § 601 Abs. 2 H. G. B. so streng ist, daß dem Schiffer damit ein anderer Ausweg, als hierin angegeben, überhaupt verschlossen ist.

---

[1]) R. O. H. G. vom 15. März 1876, Entsch. R. O. H. G. 20 Nr. 87 S. 347 ff.

[2]) Hans. O. L. G. vom 16. Okt. 1884, H. Bl. 1884 Nr. 137 S. 298. R. G. vom 14. März 1885, Entsch. R. G. 14 Nr. 2 S. 8 ff.

[3]) L. G. Hambg. vom 23. Mai 1881 und Hans. O. L. G. vom 13. Juli 1881, H. Bl. 1883 Nr. 14 S. 26 u. 27.

[4]) O. G. Hambg. vom 16. Febr. 1874, H. Bl. 1874 Nr. 71 S. 126. Ebenso f. Binnenschiffahrts- und Seerecht Ahlers S. 9/10.

Dies ist zu verneinen. Vielmehr kann der Schiffer dann nicht an die in Rede stehende Vorschrift gebunden sein, wenn dadurch sein eigenes Interesse bezw. das des Verfrachters gefährdet wird[1]). Eine solche Gefährdung könnte z. B. dann vorliegen, wenn die Vorschrift des § 601 H. G. B. den Schiffer zwingen würde, eine Eisladung zu hinterlegen, die sowohl während des Transports, als auch während der Lagerung selbst einen bedeutenden Schmelzverlust erleiden würde. Da hierin nicht eine Gefährdung des Pfandrechts des Schiffers, vielmehr des Pfandes selbst, auf das sich jenes stützt, liegen würde, kann es dem Schiffer nicht wohl zugemutet werden, seine Lage durch die Befolgung der Vorschrift des § 601 Abs. 2 H. G. B. wesentlich zu verschlechtern[2]).

Ein weiterer Fall von Interessengefährdung des Verfrachters würde dann vorliegen, wenn ein Schiff, das infolge Annahmeverzugs des Empfängers die Löschung noch nicht ganz beendigt hat, Gefahr läuft, im Löschungshafen einzufrieren und dann lange liegen bleiben zu müssen. Solchenfalls muß der Verfrachter berechtigt sein, die Ladung einstweilen im Schiff zu lassen und bei einem späteren, allerdings in sicherer Aussicht stehenden, Aufenthalt in demselben Hafen den Rest zur Löschung zu bringen[3]).

So lange allerdings von einer Gefährdung der Interessen des Schiffers nicht gesprochen werden kann, ist dieser verpflichtet, die ausdrückliche Gesetzesvorschrift zu befolgen; ein einfacher anderweitiger Verkauf der vom Empfänger z. B. wegen vorläufiger Streitigkeiten einstweilen nicht abgenommenen Güter würde, auch wenn er auf Anweisung des Verfrachters geschähe, eine völlige Nichtachtung der Rechte und Interessen des Konnossementsinhabers darstellen[4]).

Um nun im Fall irgendwelcher Schwierigkeiten nicht sogleich den soeben besprochenen strengen Vorschriften des § 601 Abs. 2 H. G. B. unterworfen zu sein, pflegen die Schiffer

---

[1]) Makower Bem. 1 zu § 601 S. 87.
Schaps, Anm. 8 zu § 601 S. 367.

[2]) Hans. O. L. G. vom 20. Mai 1885, Seuff. Arch. 40 Nr. 304 S. 438 u. 439.
R. G. vom 7. Nov. 1885, Entsch. R. G. 15 Nr. 8 S. 27.

[3]) O. G. Hambg. vom 11. Juni 1875, H. Bl. 1875 Nr. 219 S. 319 ff.
R. O. H. G. vom 7. Janr. 1876, H. Bl. 1876 Nr. 241 S. 387 ff.
Schaps, Anm. 8 zu § 601 S. 367.

[4]) R. G. vom 14. April 1885. Entsch. R. G. 14 Nr. 2 S. 9.

häufig durch besondere Klauseln im Konnossement ihre Stellung zu verbessern. Solche Klauseln sind z. B. in folgender Form gebräuchlich: „The goods to be taken from the ships by the consignees at their expense immediately after arrivel, or the same will be transshipped into leighters, or landed, or warehoused at the expense and risk of the proprietor of such goods“ [1]). Eine solche Klausel ist jedoch nicht dahin zu verstehen, daß dem Schiffer dadurch ein lediglich nach seinem Belieben auszuübendes Recht gegeben werden soll, im Fall des Löschungsverzugs des Empfängers mit den nicht gelöschten Gütern in der in jenen Worten angegebenen Weise zu verfahren, vielmehr muß in derselben zugleich eine Vorschrift gefunden werden, wie der Schiffer bei dem von ihm hiernach einzuhaltenden Verfahren zugleich alle sonst in Betracht kommenden Umstände des konkreten Falles in Betracht ziehen darf und demnach von der Regel der Vorschrift des § 601 H. G. B. dann abzuweichen berechtigt ist, wenn er es nach vernünftigem Ermessen mit Rücksicht auf die besonderen obwaltenden Verhältnisse als im Interesse beider Teile liegend betrachten muß[2]). Andererseits ist aus einer derartigen Klausel nicht das Recht des Empfängers herzuleiten, daß der Schiffer im Fall des Verzuges auf Seiten des Empfängers ohne Weiteres und schlechthin die Mühewaltung des Löschens und zwar nicht nur unter gewöhnlichen, sondern auch unter ungewöhnlichen Umständen zu übernehmen habe und jedenfalls so lange im Löschungshafen sich aufzuhalten habe, bis die Löschung ermöglicht worden ist. Nur darf es eben dem Schiffer nicht zu gestatten sein, die Klausel böswillig zum Schaden des Empfängers auszubeuten[3]).

Solche Bestimmungen des Frachtvertrages haben den Zweck, dem Rheder des Schiffes die soweit wie möglich ununterbrochene Benutzbarkeit seines Fahrzeuges zu sichern, um diesem Interesse dasjenige der Befrachter in gewissem Maße unterzuordnen[4]).

Aehnliche Formen, in die sich derartige Abreden zu

---

[1]) O. G. Hambg. vom 11. Juni 1875, H. Bl. 1875 Nr. 219 S. 319. R. O. H. G. vom 7. Janr. 1876, H. Bl. 1876 Nr. 241 S. 387.
[2]) O. G. Hambg. vom 11. Juni 1875 H. Bl. 1875 Nr. 219 S. 319.
[3]) R. O. H. G. vom 7. Janr. 1876, H. Bl. 1876 Nr. 241 S. 387.
[4]) R. O. H. G. vom 7. Janr. 1876, H. Bl. 1876 Nr. 241 S. 387.

kleiden pflegen, sind z. B.: „The goods shall be taken from the ship's tackle, directly on their coming to hand in discharging the ship, otherwise the master or ship's agent shall be at liberty to enter and land the goods, or put them into store, warehouse or craft, or on quay at the receivers risk and expense“ [1]) oder: „. . . or otherwise the goods will be landed by the master and deposited at the expense of the consignee and at his risk of fire of injury in the warehouse provided for that purpose“ [2]). Aus all solchen Klauseln erwirbt der Schiffer — soweit eine anderweitige Entledigung der betreffenden Güter in Frage steht — jedoch lediglich das Recht, nur die Güter, die der Empfänger nicht abnimmt, ans Land zu schaffen und zu Lager zu bringen; nicht aber darf er das ganze Schiff selbst an den Quai legen und die dadurch entstehenden Kosten dem Empfänger aufbürden, selbst dann nicht, wenn es nur auf diese Weise ausführbar ist, die Güter „on the quay“ zu bringen[3]).

Während bei der im vorhergehenden Paragraphen behandelten Abladung in den einzelnen vorkommenden Fällen nicht ohne weiteres zu entscheiden war, ob es jedesmal einer Anzeige des Verfrachters gemäß § 570 H. G. B. bedürfte, um den Verfrachter zu berechtigen, die beabsichtigte Reise anzutreten, muß eine solche Anzeige in den im § 601 Abs. 2 H. G. B. behandelten Fällen als keinesfalls erforderlich angesehen werden, schon aus dem Grunde, weil es sich hier nicht um die Lossagung von einem Vertrage, sondern nur um den Verzug des einen Kontrahenten bei einem im wesentlichen bereits erfüllten Vertrag handelt[4]).

Was den zweiten der eingangs dieses Paragraphen genannten Fälle im einzelnen betrifft, so ist dieser nicht nur dann als vorliegend anzusehen, wenn der Empfänger eine strikte Verweigerung der Annahme ausspricht, sondern auch dann, wenn die Annahme infolge von Differenzen über die Modalitäten der Ablieferung oder über sonstige Punkte unterbleibt[5]).

---

[1]) Z. B. im H. Bl. 1895 Nr. 87 S. 225, u. H. Bl. 1898 Nr. 111 S. 270.
[2]) H. Bl. 1880 Nr. 20 S. 50.
[3]) Hans. O. L. G. vom 8. Juni 1895, H. Bl. 1895 Nr. 87 S. 226.
Schaps, Anm. 8 zu § 601 S. 367.
[4]) Meier im Central-Organ, neue Folge Bd. 4 S. 19 und 20.
[5]) Hans. O. L. G. vom 16. Okt. 1884, H. Bl. 1884 Nr. 137 S. 298.
R. G. vom 14. März 1885, Entsch. R. G. 14 Nr. 2 S. 8 ff.
Boyens, II Bem. 2 zu § 601 S. 198.
Schaps, Anm. 3 zu § 601 S. 366.

Ein solcher Fall würde z. B. vorliegen, wenn der Schiffer sich durch die Klausel „freights to be paid on unlaoding and right and true delivery of the cargo“ das Recht zugesichert hat, die Ladung nur gegen Vorausbezahlung der Fracht ausliefern zu brauchen[1]) — welches Recht ihm im Allgemeinen nicht zugestanden werden kann[2]) — und der Empfänger wegen der Zahlung der Fracht Schwierigkeiten macht.

An dieser Stelle ist auch die Frage aufzuwerfen, ob der Schiffer sich auf eine Teilabnahme durch den Empfänger einzulassen braucht oder nicht? Diese Frage muß verneint werden[3]). Man wird mit Boyens als Regel annehmen müssen, daß bei Ausstellung von Konnossementen jedes Konnossement eine einheitliche Verpflichtung begründen soll, sodaß sich der Schiffer weder eine Zerteilung derselben unter mehrere Empfänger, noch eine nur teilweise Annahme des auf ein Konnossement abgeladenen Gutes gefallen zu lassen braucht[4]).

Zu dem oben unter 3 genannten Fall ist noch zu bemerken, daß es dem Fehlen jeglicher Erklärung auf die Anzeige der Löschbereitschaft gleichstehen muß, wenn der Empfänger eine ausweichende Antwort erteilt, aus der irgendwelche Schlüsse auf seine Stellungnahme nicht gezogen werden können[5]).

Während in den drei erstgenannten Fällen, wie erwähnt, dem Schiffer vom Gesetz die in § 601 H. G. B. vorgeschriebene Handlungsweise ausdrücklich zur Pflicht gemacht wird, erkennt ihm der den an vierter Stelle berührten Fall enthaltende Abs. 1 § 601 H. G. B. nur ein Recht zu, in gleicher Weise, jedoch unter Fortlassung der Benachrichtigung des Befrachters, zu verfahren.

Auch in diesem Fall kann einerseits von der Notwendigkeit einer vorherigen Anzeige analog der des § 570 H. G. B.

---

[1]) H. G. Hambg. vom 27. Aug. 1855, bei Ullrich Heft 2 Nr. 202 S. 92.

[2]) H. G. Hambg. vom 1. Okt. 1872, H. Bl. 1872 Nr. 266 S. 310.
Hans. O. L. G. vom 6. Okt. 1888, H. Bl. 1888 Nr. 119 S. 275.

[3]) Boyens, II Bem. 6 zu § 601 S. 199 u. 200.
Schaps, Anm. 3 zu § 601 S. 366.

[4]) Anders das Hans. O. L. G. (vom 13. Dez. 1897, H. Bl. 1898 Nr. 37 S. 86 ff.) das bei tatsächlicher Teilbarkeit der Ablieferung den Schiffer sowohl für berechtigt, als auch für verpflichtet hält, sich auf eine nur teilweise erfolgende Abladung einzulassen.

[5]) Prot. S. 2251.
Schaps, Anm. 4 zu § 601 S. 366.

nicht gesprochen werden[1]), als auch muß andererseits hier das oben über die Unteilbarkeit der Abnahme Gesagte Platz greifen.

Eine Bestimmung, die der im § 576 H. G. B. für die Abladung gegebenen entspricht, stellt für die Löschung der § 600 H. G. B. auf, wonach ein Verfrachter, der sich einen „fixierten Löschungstermin“ [2]) ausbedungen hat, durch die Verhinderung der Beförderung jeder Art von Ladung von dem Schiff an das Land zum längeren Warten nicht verpflichtet wird. Die von ihm bei Ausnutzung dieses Rechtes zu befolgende Handlungsweise ist die in § 601 Abs. 1 H. G. B. enthaltene; auch hier kann eine vorherige Anzeige gemäß § 570 H. G. B. nicht für erforderlich angesehen werden — wie dies im Gegensatz hierzu bei dem analogen § 576 H. G. B. der Fall ist.

Die Analogie zwischen Beladung und Löschung tritt jedoch trotzdem auch an dieser Stelle insofern hervor, als ungeachtet der Bestimmung des § 600 H. G. B. der tatsächliche Ablauf der Liegezeit, sei es nun der Endpunkt der Löschzeit oder der einer eventuell vereinbarten Ueberliegezeit, durch die Verhinderung der Ausladung aus dem Schiffe (§ 597 Abs. 2 Nr. 2 H. G. B.) über den vom Verfrachter bedungenen Endtermin hinaus verzögert werden kann[3]).

---

[1]) Schaps (Anm. 2 zu § 601 S. 366) bezeichnet eine „Androhung“ als nicht vorgeschrieben, aber empfehlenswert.

[2]) Schaps, Anm. 1 zu § 600 S. 365.

[3]) Schaps, Anm. 2 zu § 600 S. 366.

§ 10.

Berechnung der Lade-, Lösch- und Ueberliegezeit.

Mußten sich die Beendigung der Wartezeit im Abladungshafen einerseits und der Ablauf der Liegezeit im Löschungshafen andererseits, sowie die jeweiligen Folgen bei der völligen Verschiedenheit der beiderseitigen tatsächlichen und rechtlichen Verhältnisse verschieden gestalten, so kehrt bei der Berechnung der genannten Fristen die Analogie zwischen Abladung und Löschung in ihrer ganzen Ausdehnung zurück[1]); den die Berechnung der Ladezeit und ihrer Ueberliegezeit enthaltenden §§ 573—575 H. G. B. entsprechen für die Löschzeit und die dazu gehörige Ueberliegezeit die §§ 597—599 H. G. B., und zwar so vollständig, daß im vorliegenden Abschnitt eine gemeinsame Darstellung der Berechnung der Lade-, Lösch- und beider Ueberliegezeiten gegeben werden kann.

Man hat zwei voneinander abweichende Arten von „Berechnung" der Liegezeiten zu unterscheiden; einmal die Berechnung lediglich in Bezug auf die Dauer, also auf Beginn, Lauf und Beendigung der in Rede stehenden Fristen, ferner aber die Berechnung bezüglich der Verpflichtung zur Zahlung von Liegegeld[2]). Die erstgenannte Art der Berechnung wird geregelt in den §§ 573, 575, 597, 599 H. G. B., während für die zweite außerdem noch die §§ 574, 598 H. G. B. in Betracht kommen. Für die vorliegende Arbeit interessiert nur die Berechnung bezüglich der Dauer der Wartezeit, während die zweite Art nur gelegentlich zu streifen ist.

---

[1]) Meier im Central-Organ, neue Folge Bd. 4 S. 16.

[2]) Meier im Central-Organ, neue Folge Bd. 4 S. 17.
Boyens, II Bem. 1 zu § 573 S. 148 und 149.
Lewis, Bem. 1 zu Art. 574 S. 268.

Zunächst der Inhalt der §§ 573, 597 H. G. B.: Bei der Berechnung werden die Tage in ununterbrochener Reihenfolge gezählt; insbesondere kommen in Ansatz die Sonn- und Feiertage, sowie diejenigen Tage, an welchen durch Zufall der Befrachter die Ladung zu liefern bezw. der Empfänger dieselbe abzunehmen verhindert ist. Nicht in Ansatz kommen dagegen die Tage, an denen durch Wind und Wetter oder durch irgend einen anderen Zufall entweder die Lieferung nicht nur der bedungenen, sondern jeder Art von Ladung an das Schiff bezw. die Beförderung nicht nur der im Schiff befindlichen, sondern jeder Art von Ladung von dem Schiff an das Land — oder die Uebernahme der Ladung — bezw. die Ausladung aus dem Schiff — verhindert ist.

Um den tatsächlichen Endtermin der jeweiligen Liegezeit festzustellen, wird es regelmäßig einer Berechnung nach dieser Hauptregel des Handelsgesetzbuchs bedürfen, selbst in den Fällen der §§ 576, 600 H. G. B., d. h. in den Fällen, in denen sich der Verfrachter einen bestimmten Endtermin ausbedungen hat[1]).

Die Bestimmung des ersten Satzes der §§ 573, 597 H. G. B. bedeutet die Vorschrift der Anwendung der Zivilkomputation, im Gegensatz zur Naturalkomputation[2]). Das Princip der Zivilrechnung ist bereits in den §§ 567, 594 H. G. B. bei der Behandlung der gesetzlichen Lade- und Löschzeit zum Ausdruck gelangt und muß auch im Fall vertragsmäßiger Vereinbarung dieser Frist analog angewendet werden[3]). Diese Art der Berechnung ist nun so anzuwenden, daß lediglich ganze Kalendertage in Ansatz gebracht werden[4]), deren jeder einen

---

[1]) Lewis bei Endemann § 31 VI S. 140.

[2]) R. O. H. G. vom 25. Nov. 1873, Entsch. R. O. H. G. 12 Nr. 43 S. 130.
O. L. G. Marienwerder v. 27. Sept. 1898, Seuff. Arch. 54 Nr. 168 S. 313.
L. G. Hambg. vom 8. Mai 1900, H. Bl. 1901 Nr. 65 S. 149.
Lewis, Bem. 4 zu Art. 569 S. 261.
Lewis bei Endemann, § 31 VI u. Note 30 S. 140.

[3]) R. O. H. G. vom 25. Nov. 1873, Entsch. R. O. H. G. 12 Nr. 43 S. 130.

[4]) R. G. vom 18. Dez. 1880, Entsch. R. G. 3 Nr. 43 S. 151.
H. G. Hambg. vom 20. Okt. 1852, Ullrich Bd. 1 Nr. 78 S. 128.
H. G. Hambg. vom 11. Febr. 1871, H. Bl. 1875 Nr. 111 S. 151.
Hans. O. L. G. vom 9. Okt. 1888, H. Bl. 1888 Nr. 117 S. 272, auch in Seuff. Arch. 44 Nr. 272 S. 440 f.
L. G. Hambg. vom 5. April 1889, H. Bl. 1889 Nr. 108 S. 267.
Mittelstein, Deutsches Binnenschiffahrtsrecht Bd. 1 S. 153.

Zeitraum von 24 Stunden von Mitternacht bis wiederum Mitternacht umfaßt[1]).

Dieser Grundsatz ist auch bei Berechnung der „Wartezeit“ — des § 579 H. G. B. — im § 570 Abs. 2 H. G. B. deutlich vorausgesetzt, indem die Wartezeit nicht eher ablaufen soll, als „seit dem Tage der Abgabe der Erklärung“ — nicht etwa seit der Erklärung — drei Tage verstrichen sind. Auch die Lade- und Löschzeit beginnt nach §§ 567 Abs. 2, 594 Abs. 2 H. G. B. „mit dem auf die Anzeige folgenden Tage“ [2]).

Diese Kalendertage kommen nun aber insofern nicht in ihrer ganzen Länge von 24 Stunden in Ansatz, als nicht während dieser ganzen Dauer geladen bezw. gelöscht zu werden braucht; für diese Tätigkeit kann vielmehr nur die jeweilige Arbeitszeit in Betracht kommen, die, je nach Ortsgebrauch und Umständen, fast in jedem einzelnen Fall, an jedem Ort und zu jeder Jahreszeit eine andere sein wird[3]). Regelmäßig ist aber Nachtarbeit, wenn sie nicht besonders vereinbart ist, ausgeschlossen[4]). Eine Verpflichtung hierzu kann auch nicht aus der Seemannsordnung[5]) hergeleitet werden, nach deren Bestimmung ein Schiffsmann nur in dringenden Fällen schuldig ist, länger als 10 Stunden zu „arbeiten“, wenn das Schiff

---

Lewis bei Endemann, § 31 Note 30 S. 140.
Boyens, II Bem. 2 zu § 573 S. 153.
Schaps, Anm. 1 zu § 573 S. 328, Anm. 1 zu § 597 S. 361.
Anders: L. G. Hambg. v. 8. Mai 1900, H. Bl. 1901 Nr. 65 S. 149.
Hans. O. L. G. vom 2. Febr. 1901, H. Bl. 1901 Nr. 65 S. 151, auch bei Mugdan und Falkmann 2 Nr. 154a S. 368 ff.
Auf die Ansicht der beiden letztgenannten Gerichte soll weiter unten im Text noch eingegangen werden.

[1]) H. G. Hambg. vom 11. Febr. 1875, H. Bl. 1875 Nr. 111 S. 151.
Schaps, Anm. 1 zu § 573 S. 329; Anm. 1 zu § 597 S. 361.

[2]) R. G. vom 18. Dez. 1880. Entsch. R. G. 3 Nr. 43 S. 151 f.

[3]) Boyens, II Bem. 2 zu § 573 S. 153.

[4]) Hans. O. L. G. vom 6. Febr. 1888, H. Bl. 1888 Nr. 59 S. 135.
Hans. O. L. G. vom 24. Janr. 1891, H. Bl. 1891 Nr. 27 S. 74.
Hans. O. L. G. vom 31. Janr. 1891, H. Bl. 1891 Nr. 79 S. 212.
Hans. O. L. G. vom 13. Juni 1906, H. Bl. 1906 Nr. 126 S. 265.
Speziell für Hamburger Verhältnisse: H. G. Hambg. vom 5. April 1889, H. Bl. 1889 Nr. 108 S. 266.
Hans. O. L. G. vom 28. Sept. 1889, H. Bl. 1889 Nr. 106 S. 260.
Hans. O. L. G. vom 28. Sept. 1889, H. Bl. 1889 Nr. 108 S. 269.
Boyens, II Bem. 2 zu § 573 S. 154.

[5]) Vgl. § 34 der Seemannsordnung vom 2. Juni 1902.

im Hafen oder auf der Rhede liegt; diese Bestimmung regelt vielmehr nur das Verhältnis zwischen Schiffer und Schiffsmann; nicht aber ist sie für das Verhältnis des Schiffers zum Befrachter oder Empfänger maßgebend, sodaß hierauf ein Verlangen, 10 Stunden auch zum Laden oder Löschen zu verwenden, nicht gestützt werden kann[1]).

Im Winter wird die Kürze der hellen Tageszeit einen bestimmenden Einfluß auf die Dauer der Arbeitszeit ausüben; ein Laden und Löschen im Dunkeln wird mangels besonderer Vereinbarungen von keiner Seite verlangt werden können[2]).

Ebensowenig jedoch, wie in einem Fall, in dem der Schiffer, der die weitere Löschung — die, wie er wußte, in einer halben Stunde über die gewöhnliche Arbeitszeit hinaus beendet sein würde — verhindert, für den infolgedessen weiteren, eine halbe Stunde lang in Anspruch genommenen Tag Liegegeld beanspruchen kann[3]), ebensowenig wird dieser Tag als voller Liegetag bei der Berechnung der Dauer in Ansatz kommen können. Ein solches Verhalten des Schiffers würde der bona fides widersprechen und einem Verschulden nahekommen[4]).

In der Form, die aus alledem folgt, d. h. als ein nach Zivilkomputation nach ganzen Kalendertagen von Mitternacht zu Mitternacht zu rechnender Zeitraum — von dem jedoch für die in Rede stehende Tätigkeit nur die jeweilige Arbeitszeit in Frage kommt — ist der Tag als die kleinste Zeiteinheit anzusehen, die bei der Berechnung der Lade-, Lösch- und Ueberliegezeit zu berücksichtigen ist[5]); dieser Grundsatz zieht sich mit seinen Konsequenzen in zahllosen Anwendungen durch das ganze Handelsgesetzbuch[6]), und er muß überall da zur Anwendung gelangen, wo nicht entweder eine gegenteilige

---

[1]) Hans. O. L. G. vom 28. Sept. 1889, H. Bl. 1889 Nr. 108 S. 269.

[2]) Hans. O. L. G. vom 24. Janr. 1891, H. Bl. 1891 Nr. 27 S. 74.
Hans. O. L. G. vom 31. Jan. 1891, H. Bl. 1891 Nr. 79 S. 212.
Hans. O. L. G. vom 13. Juni 1906, H. Bl. 1906 Nr. 126 S. 265.

[3]) Hans. O. L. G. vom 6. Febr. 1886, H. Bl. 1886 Nr. 19 S. 52.

[4]) Hans. O. L. G. vom 6. Febr. 1886, H. Bl. 1886 Nr. 19 S. 52.
Boyens, II Bem. 2 zu § 573 S. 154.

[5]) R. O. H. G. vom 25. Nov. 1873, Entsch. R. O. H. G. 12 Nr. 43 S. 130.
H. G. Hambg. vom 11. Febr. 1875, H. Bl. 1875 Nr. 111 S. 151.
Schaps, Anm. 1 zu § 573 S. 328, Anm. 1 zu § 597 S. 361.

[6]) R. O. H. G. vom 25. Nov. 1873, Entsch. R. O. H. G. 12 Nr. 43 S. 130.

Vereinbarung ausdrücklich getroffen ist, oder als gewollt und aus den Umständen des Falls angenommen werden muß[1]).

Derartige abweichende Vereinbarungen sind z. B. darin zu erblicken, daß im Konnossement die Ladezeit auf ganze und halbe Tage, wie $7^1/_2$ Tage[2]), oder für jede Verzögerung der vorher vereinbarten Entlöschungszeit ein Liegegeld „nach Verhältnis" einer bestimmten Summe für den laufenden Tag festgesetzt ist[3]), oder schließlich daß der entstandene Schaden stundenweise berechnet werden soll[4]). In der letztgenannten Vereinbarung, daß nämlich das Liegegeld nach der Charter nach Stunden zu entrichten ist, glaubt das Oberlandesgericht Marienwerder noch keine sichere Gewähr dafür finden zu können, daß die Parteien hinsichtlich der Berechnung der Löschzeit die Naturalrechnung haben anwenden wollen[5]). Doch dürfte dies in der Regel doch wohl anzunehmen sein[6]). Dagegen ist demselben Gerichtshof dann durchaus zuzustimmen, wenn er aus der Bestimmung allein, daß die Beladung in einer gewissen Anzahl Stunden zu erfolgen habe, noch keinen verbürgten Rückschluß dafür herleiten zu können glaubt, daß auch für die Löschzeit die Naturalrechnung angewendet werden solle[7]). Dies folgt auch aus dem schon bei der Besprechung der Dauer von Lade- und Löschzeit erwähnten Grundsatz, daß die Festsetzung irgendeiner Frist im Zweifel immer nur für den betreffenden Hafen Geltung haben kann, für den sie vereinbart ist[8]).

Jedenfalls ist darin, daß das Liegegeld nach Tagen festgesetzt ist, immer nur eine Bestätigung der oben genannten Regel zu erblicken[9]).

---

[1]) L. G. Hambg. vom 5. April 1889, H. Bl. 1889 Nr. 108 S. 267.
Hans. O. L. G. vom 31. Okt. 1900, H. Bl. 1900 Nr. 136 S. 311.
Lewis bei Endemann, § 31 Note 30 S. 140.
Schaps, Anm. 1 zu § 573 S. 328; Anm. 1 zu § 597 S. 361.
Boyens, II Bem. 2 zu § 573 S. 153.

[2]) L. G. Hambg. vom 5. April 1889, H. Bl. 1889 Nr. 108 S. 267.

[3]) Hans. O. L. G. vom 24. Janr. 1891, H. Bl. 1891 Nr. 27 S. 75.

[4]) Z. B. im H. Bl. 1870 Nr. 262 S. 284.
H. Bl. 1873 Nr. 275 S. 358.

[5]) O. L. G. Marienwerder vom 27. Sept 1898, Seuff. Arch. 54 Nr. 168 S. 313.
Ebenso Lewis bei Endemann, § 31 Note 30 S. 140.

[6]) So auch Boyens, II Bem. 2 zu § 573 S. 153.

[7]) O. L. G. Marienwerder v. 27. Sept. 1898, Seuff. Arch. 54 Nr. 168 S. 313.

[8]) Boyens, II Bem. 5 zu § 568 S. 139 u. 140.

[9]) H. G. Hambg. vom 20. Okt. 1852, Ullrich Bd. 1 Nr. 78 S. 128.

Einige Bemerkungen über die Berechnung einer nach Stunden bemessenen Lade- oder Löschzeit sind an dieser Stelle einzufügen, die sich besonders mit der Frage beschäftigen, in welcher Weise die vereinbarte Anzahl von Stunden in Ansatz zu bringen ist. Es handelt sich hier darum, ob die betreffenden Stunden in ununterbrochen fortlaufender Reihenfolge zu zählen sind, oder aber ob darunter im Zweifel nur „Arbeitsstunden" verstanden werden können. Für die erstgenannte Art der Berechnung spricht, daß sie ein Analogon zu der vom Gesetz ausdrücklich vorgeschriebenen Weise der Berechnung nach Tagen darstellt[1]). Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, daß die Worte „in ununterbrochen fortlaufender Reihenfolge" verhindern sollen, daß sowohl zufällig einfallende Sonn- und Feiertage, als auch zufällige Verhinderungen auf Seiten des Befrachters oder Empfängers auf den Lauf der Frist einen Einfluß ausüben. Anders bei einer nach Stunden bemessenen Frist: Die hier hauptsächlich in Frage kommende Verhinderung beim Laden oder Löschen — nämlich die mit dem Ende der Arbeitszeit bezw. mit dem Eintritt der Dunkelheit beginnende und erst mit dem Wiederbeginn der Arbeitszeit bezw. mit dem Weichen der Dunkelheit endende Unterbrechung der Lade- oder Löschtätigkeit — ist sowohl ein regelmäßig als auch aus dem Grunde notwendig eintretendes Ereignis, weil, wie oben erwähnt, im Zweifel von keiner Partei eine Nachtarbeit verlangt werden kann. Diese Erwägung muß dahin führen, daß unter einer als Lade- und Löschzeit festgesetzten Anzahl von Stunden in der Regel nur Arbeitsstunden verstanden werden können[2]). Als eine Folge ergibt sich hieraus, daß bei einer nach Stunden bemessenen Frist auch die Sonn- und Feiertage nicht in Ansatz kommen können.

Anders ist naturgemäß dann zu entscheiden, wenn die Parteien eine bestimmte Anzahl Stunden ausdrücklich als in „ununterbrochen fortlaufender Reihenfolge", oder — einfacher — als „laufende Stunden" oder „running hours" vereinbart haben; solchenfalls wird der Lauf der betreffenden Frist weder durch die mit dem Abbruch der Arbeitszeit eintretende Unterbrechung,

---

[1]) Vgl. §§ 573 Abs. 1, 594 Abs. 1 H. G. B.

[2]) Boyens, II Anm. 10 zu § 573 S. 152 und 153.
Anders Schaps, Anm. 12 zu § 573 S. 330; Anm. 12 zu § 597 S. 364.
H. G. Hambg. vom 23. Sept. 1873, H. Bl. 1873 Nr. 275 S. 358.

noch auch durch etwa einfallende Sonn- und Feiertage beeinflußt. Deshalb bedeutet es eine teilweise Rückkehr von der Ausnahme zur Regel, wenn eine Vereinbarung „laufender Stunden unter Ausschluß der Sonn- und Feiertage“ [1]) oder von „running hours sundays excepted“ [2]) getroffen wird. Zu erwähnen ist noch, daß die Festsetzung einer bestimmten Anzahl Stunden stets wörtlich zu nehmen ist, sodaß z. B. unter einer Frist von 96 Stunden tatsächlich diese Stundenzahl und nicht etwa vier Tage zu verstehen sind, einerlei, ob laufende oder Arbeitsstunden vereinbart sind[3]). Angefangene Stunden sind für voll zu rechnen[4]).

Wenn es einer Prüfung der Frage, ob im konkreten Fall die Zivilrechnung nach ganzen Kalendertagen angewendet werden muß oder nicht, nicht bedarf, weil eine Liegezeit von einer bestimmten Anzahl von Tagen vereinbart ist, so ist in diesen Fällen die angegebene Zahl der Tage stets wörtlich zu nehmen, die Rechnung nach Kalendertagen also konsequent durchzuführen; so ist z. B. unter einer Frist von acht Tagen immer eine solche von tatsächlich acht einzelnen Tagen, nicht etwa von einer Woche zu verstehen — wofür ebenfalls häufig der dann ungenaue Ausdruck „acht Tage“ gebraucht wird[5]).

An dieser Stelle ist noch ein Fall zu erwähnen, der schon oben in § 3 bei dem Beginn der Lade- und Löschzeit berührt worden ist. Ebensowenig nämlich, wie dort aus dem Umstand, daß tatsächlich schon vor dem durch die Gesetzesbestimmung der §§ 567 Abs. 2, 594 Abs. 2 H. G. B. festgelegten Beginn der Lade- oder Löschzeit mit dem Laden oder Löschen begonnen worden ist, geschlossen werden kann, daß es die Absicht der Parteien gewesen sei, hierdurch den Beginn der betreffenden Frist abzuändern, ebensowenig wird diese Tatsache allein An-

---

[1]) O. L. G. Rostock vom 16. Okt. 1895, Mecklenb. Zeitschrift für Rechtspflege und Rechtswissenschaft Bd. 14, 1896, Nr. 48 S. 324 ff.

[2]) H. G. Hambg. vom 15. Nov. 1869, H. Bl. 1870 Nr. 67 S. 68.

[3]) Boyens, II Note 11 zu § 573 S. 153.
Z. B. im H. Bl. 1873 Nr. 275 S. 358.
Anders Lewis bei Endemann (§ 31 Note 30 S. 140), der unter der Vereinbarung einer Frist von 24 Stunden einen Tag, unter einer solchen von 48 Stunden zwei Tage verstanden haben will.

[4]) Boyens, II Bem. 2 zu § 573 S. 153.

[5]) H. G. Hambg. vom 4. Juli 1853, Ullrich Bd. 1 Nr. 108 S. 168.

laß geben können, die somit vorher verbrauchte Zeit bei der Berechnung der Dauer der Liegezeit zu berücksichtigen[1]).

Zu dem oben erwähnten, für die Berechnung der Lade-, Lösch- und Ueberliegezeit maßgebenden Grundsatz zurückkehrend, daß der Tag als der kleinste in Betracht kommende Zeitteil anzusehen ist, muß dieser Grundsatz in seinen Konsequenzen für und gegen die beiden jeweiligen Parteien Anwendung finden[2]). Da es also im Zweifel keine Bruchteile von Lade-, Lösch- und Ueberliegetagen gibt, muß sich einerseits der Befrachter und Empfänger jeden angefangenen Tag einer solchen Frist als voll anrechnen lassen, sofern nur der Verfrachter den ganzen Tag lade- oder löschbereit gewesen ist; andererseits darf der Verfrachter solche Tage nicht in die jeweilige Frist einrechnen, an denen auf seiner Seite nicht während der ganzen Arbeitszeit Lade- oder Löschbereitschaft vorhanden gewesen ist[3]). Es kommt also bezüglich der erstgenannten Konsequenz nicht in Betracht, ob die ganzen Tage zum Laden oder Löschen benutzt werden oder nicht[4]). Was die zweite Folgerung betrifft, so ist fast die gesamte Rechtsprechung diesem Grundsatz gefolgt und zwar trotz der unvermeidlichen Härten, die darin für den Verfrachter oftmals begründet sind[5]); denn auf ein Verschulden des Schiffers kommt es dabei nicht an, es entscheidet vielmehr lediglich die Tatsache, daß der Verfrachter an den betreffenden Tagen seinerseits nicht in der Lage war, zu erfüllen[6]). Die dem

---

[1]) H. G. Hambg. v. 2. Nov. 1889, H. Bl. 1890 Nr. 46 S. 125.
Hans. O. L. G. vom 31. Okt. 1900, H. Bl. 1900 Nr. 136 S. 309 ff. (311).

[2]) Schaps, Anm. 1 zu § 573 S. 328; Anm. 1 zu § 597 S. 361.

[3]) Boyens, II Bem. 2 zu § 573 S. 153.
Schaps, Anm. 1 zu § 573 S. 328; Anm. 1 zu § 597 S. 361.

[4]) H. G. Hambg. vom 11. Febr. 1875, H. Bl. 1875 Nr. 111 S. 151.

[5]) Hans. O. L. G. vom 9. Okt. 1888, H. Bl. 1888 Nr. 117 S. 272, auch in Seuff. Arch. 44 Nr. 272 S. 440/441.
L. G. Hambg. v. 5 April 1889, H. Bl. 1889 Nr. 108 S. 267.
Hans. O. L. G. v. 28. Sept. 1889, H. Bl. 1889 Nr. 106 S. 260.
L. G. Hambg. v. 2. Nov. 1889 und Hans. O. L. G. v. 28. März 1890, H. Bl. 1890 Nr. 46 S. 124 ff.
L. G. Hambg. v. 4. Janr. 1890 und Hans. O. L. G. v. 24. April 1890, H. Bl. 1890 Nr. 51 S. 138 und 139.
Hans. O. L. G. v. 12. Dez. 1902, H. Bl. 1903 Nr. 18 S. 48.

[6]) Hans. O. L. G. v. 9. Okt. 1888, H. Bl. 1888 Nr. 117 S. 272, auch in Seuff. Arch. 44 Nr. 272 S. 440 und 441.

Schiffer danach aufliegende Verpflichtung ist jedoch nicht so streng aufzufassen, daß schon eine ganz unbedeutende Unterbrechung der Bereitschaft zu einer völligen Nichtanrechnung des betreffenden Tages führen müßte, vielmehr spielen geringfügige, im gewöhnlichen Lauf der Dinge vorkommende Unterbrechungen keine Rolle[1]).

Eine völlige Entbindung von der Verpflichtung des Verfrachters, das Schiff während der ganzen Arbeitszeit lade- bezw. löschbereit zu halten, ist darin zu erblicken, daß der Befrachter oder Empfänger ausdrücklich erklärt, er werde in seiner Tätigkeit bis zu einem bestimmten Tage eine Pause eintreten lassen; der Verfrachter kann solchenfalls die bis dahin verstreichenden Tage in die betreffende Frist einrechnen, ohne doch fortwährend lade- bezw. löschbereit sein zu müssen[2]).

Nachdem im Vorhergehenden der Grundsatz, daß bei der Berechnung der Lade-, Lösch- und Ueberliegezeit der Tag die kleinste zu berücksichtigende Zeiteinheit ist, an sich und in seinen Folgerungen behandelt wurde, ist an dieser Stelle kurz auf die entgegenstehende Ansicht des Landgerichts Hamburg und des Hanseatischen Oberlandesgerichts einzugehen, die schon oben kurz erwähnt wurde. Die von diesen beiden Gerichtshöfen in ihren Entscheidungen vom 8. Mai 1900 bezw. vom 2. Februar 1901[3]) vertretene Ansicht ist kurz folgende: Es ist allerdings bei der Berechnung die Zivilkomputation anzuwenden, aber in der Weise, daß die einzelnen Stunden und Minuten, während derer das Schiff nicht lade- oder löschbereit war, zusammenzuzählen sind, und daß dann ein etwa überschießender Bruchteil eines Tages für voll zu rechnen ist. Die entgegenstehende — von dem Verfasser dieser Arbeit vertretene — Ansicht läßt sich nach der Auffassung des Hanseatischen Oberlandesgerichts aus dem Gesetz nicht entnehmen, findet auch im — Hamburger — Ortsgebrauch keine Stütze und führt zu großen Härten für den Verfrachter; dem vom H. G. B. aufgestellten Grundsatz, daß Lade-, Lösch- und

[1]) Hans. O. L. G. vom 28. Sept. 1889, H. Bl. 1889 Nr. 106 S. 260.
Hans. O. L. G. vom 24. April 1890, H. Bl. 1890 Nr. 51 S. 139.
Boyens, II Bem. 2 zu § 573 S. 153.
Schaps, Anm. 1 zu § 573 S. 328, Anm. 1 zu § 597 S. 362.

[2]) R. G. vom 15. Juni 1903, H. Bl. 1903 Nr. 130 S. 295 f.

[3]) L. G. Hambg. vom 8. Mai 1900, H. Bl. 1901 Nr. 65 S. 149.
Hans. O. L. G. vom 2. Febr. 1901, H. Bl. 1901 Nr. 65 S. 151.

Ueberliegezeit an sich nach vollen Tagen zu berechnen sind, geschieht dadurch hinreichend Genüge, daß bei der endgültigen Zusammenrechnung der einzelnen Zeitabschnitte ein sich etwa ergebender Bruchteil eines Tages für voll zu rechnen ist. Das Hanseatische Oberlandesgericht beruft sich hierbei auf eine Entscheidung des Reichsoberhandelsgerichts vom 25. November 1873[1]), in der zwei halbe Tage zusammengerechnet würden. Dazu ist jedoch zu bemerken, daß die Berechnung des Reichsoberhandelsgerichts nicht auf der vom Hanseatischen Oberlandesgericht vertretenen Ansicht fußt, sondern auf der im obigen Text vertretenen. Das Ergebnis der dortigen Berechnung wurde nämlich nicht dadurch erreicht, daß zwei halbe Tage zusammengerechnet wurden, sondern dadurch, daß einerseits ein Tag — ein Nachmittag — als Löschtag gar nicht gerechnet wurde, weil das Schiff während des ganzen Vormittags nicht löschbereit gewesen war, und daß andererseits ein weiterer angefangener Tag — ein Vormittag — als ganzer Tag gerechnet wurde. Wenn das Hanseatische Oberlandesgericht sich ferner auf ein Urteil des Oberlandesgerichts Marienwerder vom 27. September 1898[2]) beruft, so ist dagegen zu sagen, daß einmal dieses Gericht sich in dieser Entscheidung mehrfach in dem Sinne ausspricht, daß im Zweifel Zivilkomputation nach ganzen Kalendertagen anzuwenden sei, und ferner, daß in dem dort entschiedenen speciellen Fall nach der Charter das Liegegeld nach Stunden zu berechnen war. Schließlich äußert sich auch das Reichsgericht, dessen Urteil vom 18. Dezember 1880[3]) vom Hanseatischen Oberlandesgericht zitiert wird, im Sinne der Zivilkomputation nach ganzen Kalendertagen. Mittelstein, der das Urteil des Hanseatischen Oberlandesgerichts bespricht[4]), gelangt ebenfalls nicht zu der dort vertretenen Auffassung, indem er ausführt, daß einmal der Billigkeit dadurch genügend Rechnung getragen werde, daß geringfügige Unterbrechungen außer Ansatz blieben, daß ferner das Addieren der Stunden und Minuten für den Absender zu unbilligen Ergebnissen führe, da er meist die genaue Dauer der Unterbrechung nicht werde beweisen können, und daß endlich eine Unterbrechung tatsäch-

---

[1]) Entsch. R. O. H. G. 12 Nr. 43 S. 130.
[2]) Seuff. Arch. 54 Nr. 168 S. 313.
[3]) Entsch. R. G. 3 Nr. 43 S. 151 f.
[4]) Mittelstein, Binnenschiffahrtsrecht Bd. 1 S. 153.

lich auch insofern auf längere Zeit einwirke, als die volle Arbeitskraft nur allmählich wieder entwickelt werde.

Nach alledem kann die Ansicht des Hanseatischen Oberlandesgerichts nicht als genügend begründet angesehen werden, um die ausdrückliche Gesetzesbestimmung — die doch tatsächlich angenommen werden muß — aus Billigkeitsgründen zur Abänderung bringen zu können.

Was die Behandlung der Sonn- und Feiertage betrifft, so stellt das Gesetz zunächst die Bestimmung auf, daß Sonntage und Feiertage in die Lade-, Lösch- und Ueberliegezeit einzurechnen seien[1]). Daraus ist jedoch nicht zu schließen, daß an ihnen auch gearbeitet, d. h. geladen oder gelöscht werden müßte[2]); dies Verlangen kann vielmehr keine Partei an die andere stellen. Daß die Sonn- und Feiertage trotzdem einzurechnen sind, ergibt sich daraus, daß die betreffenden Fristen meist länger als unbedingt notwendig vereinbart werden, damit durch etwaige zufällige Verzögerungen nicht sofort ein Ueberschreiten der Frist herbeigeführt würde[3]); zu solchen Zufällen gehören nicht nur Verhinderungen durch in der Person eines Teils begründete Ereignisse, sondern auch das — meist nicht vorauszusehende — Einfallen von Sonn- und Feiertagen[4]). Da demnach mit der Einrechnung ohne die Möglichkeit der Ausnutzung für den Verfrachter leicht Nachteile verbunden sein können, wird vielfach der Ausschluß der Sonn- und Feiertage vereinbart[5]). Dabei ist zu berücksichtigen, daß, wenn die Sonntage im allgemeinen ausgeschlossen sind, dann auch solche Sonntage nicht mit in die betreffende Frist eingerechnet werden können, an denen auf

---

[1]) Vgl. §§ 573 Abs. 1, 597 Abs. 1 H. G. B.

[2]) R. O. H. G. vom 22. Septbr. 1876, Entsch. R. O. H. G. 20 Nr. 107 S. 417, auch in Seuff. Arch. 32 Nr. 345 S. 461.
Lewis, Bem. 2 zu Art. 574 S. 269.
Lewis bei Endemann, § 31 Note 32 S. 141.
Boyens, II. Bem. 2 zu § 573 S. 152/153.
Schaps, Anm. 3 zu § 573 S. 329, Anm. 3 zu § 597 S. 362.

[3]) R. O. H. G. vom 22. Septbr. 1876, Entsch. R. O. H. G. 20 Nr. 107 S. 417, auch in Seuff. Arch. 32 Nr. 345 S. 461.
Lewis, Bem. 2 zu Art. 574 S. 269 u. 270.
Lewis bei Endemann, § 31 Note 32 S. 141.

[4]) Anders im Binnenschiffahrtsrecht, vgl. Ahlers S. 17.

[5]) R. O. H. G. vom 30. April 1872, Entsch. R. O. H. G. 6 Nr. 17 S. 93.

Grund wiederum besonderer Abmachung geladen oder gelöscht worden ist[1]). Dem Reichsoberhandelsgericht ist jedoch nicht zuzustimmen, wenn es die nur für die Sonntage gegebene Ausnahme nicht auch auf die Feiertage ausdehnen will[2]); es muß vielmehr als Wille der Parteien unterstellt werden, daß Sonntage und gesetzliche Feiertage eine gleichartige Behandlung erfahren sollen.

Wird der Ausschluß der Sonn- und Feiertage nicht ausdrücklich vereinbart, so geschieht dies doch häufig dadurch, daß die Lade- oder Löschzeit nach „Werktagen", „working days" oder „jours ouvrables" bemessen wird[3]). Hierbei ist jedoch zu bemerken, daß daraus allein, daß die Lade- oder Löschzeit allein nach Arbeitstagen festgesetzt ist, im allgemeinen noch nicht folgt, daß auch bei der zugehörigen Ueberliegezeit die Sonn- und Feiertage außer Berechnung bleiben sollten[4]).

Ist die Lade- und Löschzeit in der Weise festgestellt, daß für jeden Tag das abzuladende Quantum bestimmt ist, so können nur Arbeitstage in Betracht kommen[5]), und als Lade- und Löschzeit wird diejenige Zeit gelten müssen, die erforderlich ist, das Schiff zu beladen bezw. zu entlöschen, wenn an jedem Tag gerade die vereinbarte Menge geliefert bezw. abgenommen wird[6]).

Es haben nunmehr die Grundsätze zur Besprechung zu gelangen, mit deren Hilfe auf Grund des im Vorhergehenden Gesagten eine den Gesetzesbestimmungen entsprechende Verteilung aller eventuell eintretenden Verzögerungen der vereinbarten Fristen auf die Parteien herbeizuführen ist.

Zunächst kommen auch hier die schon bei den Voraus-

---

[1]) Hans. O. L. G. vom 24. April 1890, H. Bl. 1890 Nr. 51 S. 139.
Schaps, Note 1 zu Anm. 4 zu § 573 S. 329, Note 2 zu Anm. 4 zu § 597 S. 362.

[2]) R. O. H. G. vom 30. April 1872, Entsch. R. O. H. G. 6 Nr. 17 S. 93.
Lewis, Bem. 3 zu Art. 574 S. 270.
Schaps, Anm. 4 zu § 573 S. 329, Anm. 4 zu § 597 S. 362.

[3]) Z. B. H. Bl. 1874 Nr. 164 S. 197.
H. Bl. 1873 Nr. 275 S. 358.
H. Bl. 1874 Nr. 31 S. 45.

[4]) H. G. Hambg. v. 11. Juni 1861, Nathans H. G. Z. Nr. 31 S. 90.
Schaps, Anm. 4 zu § 573 S. 329, Anm. 4 zu § 597 S. 362.

[5]) Neues Archiv, Bd. 2 S. 222, S. 353, S. 361.
H. G. Hambg. v. 4. Mai 1865, Hermann u. Hirsch, Nr. 162 S. 645.

[6]) H. G. Hambg. v. 16. Juli 1866, H. Bl. 1866 S. 261.

setzungen der Lade- und Löschbereitschaft in § 4 besprochenen Grundsätze zur Anwendung:

Jedem Teil fallen sowohl die von ihm selbst verschuldeten Verzögerungen zur Last[1]), als auch die zwar zufälligen, aber in seiner Person begründeten.

Zu diesen beiden Principien, zu deren Begründung es an dieser Stelle lediglich einer Bezugnahme auf das in § 4 hierüber Gesagte bedarf, fügt das Handelsgesetzbuch in seinen §§ 573 Abs. 2 Nr. 1, 597 Abs. 2 Nr. 1 ein neues, das der Billigkeit entspringt[2]): Zufälle, welche die dem Befrachter bezw. Empfänger obliegende Tätigkeit nicht nur in Bezug auf die bedungene, sondern auf jede Art von Ladung unmöglich machen, fallen dem Verfrachter zur Last.

Es ist dies im Grunde dasselbe Princip, das bei den Voraussetzungen der Lade- und Löschbereitschaft die „objektiven Hindernisse" zu Lasten des Verfrachters gehen läßt. Auch bei der hier in Rede stehenden Berechnung sollen derartige Verzögerungen in der Theorie keiner Partei zum Schaden gereichen[3]); nun haben sie aber stets Nachteile im Gefolge, die nicht ohne Wirkung auf die Lage der Parteien bleiben können. Um nun eine möglichst der Billigkeit entsprechende Verteilung solcher nachteiligen Folgen auf beide Kontrahenten zu erzielen, bestimmt das Handelsgesetzbuch, daß einerseits solche Tage, die durch die in Rede stehenden Hindernisse nicht zu der jeweiligen Tätigkeit benutzt werden können, nicht bei der Berechnung der betreffenden Frist in Ansatz zu bringen sind, daß für sie andererseits aber dem Schiffer Liegegeld gebühren soll; dies letzte soll auch dann gelten, wenn die Verhinderung während der Lade- bezw. Löschzeit eintritt[4]). Auf die Regelung bezüglich des Liegegeldes ist in der vorliegenden Arbeit nicht weiter einzugehen; aus derjenigen betreffend die Berechnung derartiger Tage folgt die oben erwähnte Regel.

---

[1]) H. G. Hambg. v. 3. Okt. 1873 und O. G. Hambg. v. 28. Nov. 1873, H. Bl. 1874 Nr. 31 S. 44 ff.

[2]) Prot. S. 2094.

[3]) Prot. S. 2094.

[4]) Vgl. §§ 573 Abs. 2 Nr. 1, 597 Abs. 2 Nr. 1, 574, 598 H. G. B. Anders das Binnenschiffahrtsgesetz, das, ohne daß der Schiffer Liegegeld verlangen kann, solche Tage nicht in die Lade- und Löschzeit einrechnet; vgl. Ahlers S. 18 u. 26.

Aus der Vereinigung der drei genannten Grundsätze ist folgende Uebersicht über die Verteilung der Verzögerungen der Lade-, Lösch- und Ueberliegezeiten auf die Parteien zu gewinnen:

I. Einzurechnen sind
   1. die Tage, an denen die Beladung bezw. die Löschung durch Verschulden des Befrachters bezw. des Empfängers verhindert ist;
   2. die Tage, an denen durch Zufall der Befrachter seine Ladung zu liefern bezw. der Empfänger seine Ladung von dem Schiff ans Land zu bringen verhindert ist.

II. Nicht einzurechnen sind
   1. die Tage, an denen die Beladung oder Löschung durch Verschulden des Verfrachters verhindert ist;
   2. die Tage, an denen durch Zufall die Uebernahme der Ladung bezw. die Ausladung der Güter verhindert ist;
   3. die Tage, an denen durch Zufall die Lieferung nicht nur der bedungenen, sondern jeder Art von Ladung an das Schiff bezw. die Beförderung jeder Art von Ladung von dem Schiff an das Land verhindert ist[1]).

Unter der in jeder dieser „Gruppen" erwähnten „Verhinderung" ist in allen Fällen nur eine tatsächliche Unmöglichkeit, nicht nur eine bloße Erschwerung zu verstehen[2]). Danach ist eine Verhinderung nur dann als vorliegend anzusehen, wenn die vorzunehmende Handlung durch Wind und Wetter oder durch andere Zufälle nach menschlicher Erfahrung undurchführbar erscheint; eine solche Undurchführbarkeit ist jedoch dann noch nicht vorhanden, wenn es lediglich größerer Kosten und Opfer bedarf oder ein erhöhtes Risiko erfordert,

---

[1]) Vgl. die Einteilungen bei Boyens (II Bem. 2 zu § 573 S. 149—151) und bei Schaps (Anm. 7—9 zu § 573 S. 329 und 330, Anm. 7—9 zu § 597 S. 363).

[2]) Entsch. R. O. H. G. 5 Nr. 30 S. 139.
L. G. Hambg. vom 18. März 1890 und Hans. O. L. G. v. 14. Juli 1890, H. Bl. 1890 Nr. 91 S. 249 ff.
Hans. O. L. G. vom 9. Okt. 1888, H. Bl. 1888 Nr. 117 S. 272, auch in Seuff. Arch. 44 Nr. 272 S. 440 f.
Boyens, II Bem. 1 zu § 573 S. 151.
Schaps, Note 2 zu Anm. 5 zu § 573 S. 329, Note 4 zu Anm. 6 zu § 597 S. 362.

als unter günstigen und normalen Umständen[1]); dagegen hat auch dies insofern eine Grenze, als ganz unverhältnismäßige Schwierigkeiten, Gefahren und Kosten einer Undurchführbarkeit gleichzusetzen sind[2]).

Was die oben unter I 2 genannte Gruppe von Zufällen im Einzelnen betrifft, so gehören hierher solche Fälle, in denen durch Zufall der Befrachter verhindert ist, seine Ladung zu liefern. Dies ist z. B. der Fall, wenn er Kohlen aus einer ganz bestimmten Grube wegen eines Streiks in dieser Grube nicht liefern kann, der Schiffer bei Abschluß des Vertrages auch nicht wußte, daß die Kohlen nur aus dieser bestimmten Grube beschafft werden sollten[3]). Das gleiche ist der Fall, wenn die vom Befrachter gelieferten Güter größere Dimensionen aufweisen, als vereinbart ist; eine hierdurch veranlaßte Verzögerung geht zu Lasten des Befrachters[4]).

Weitere Beispiele für die Anrechnung von Verzögerungen auf die betreffende Frist sind, daß der Befrachter bezw. Empfänger verhindert wird, die Ladung in Leichtern ans Schiff bezw. vom Schiff in Leichter zu schaffen, weil diese sich wegen des Windes von der Ankerkette des Schiffes nicht freihalten können[5]), ferner daß der Empfänger wegen Eisgangs keine Schuten ans Schiff bringen kann, während der Schiffer die Ladung in Oberländer Kähne wirft, welche er trotz des Eisgangs hat längsseits bringen können[6]). Ueberhaupt werden die durch Eisverhinderung entstandenen Verzögerungen einen großen Procentsatz der zu Lasten des Befrachters bezw. Empfängers gehenden Zufälle bilden, da es unter Aufwendung nicht nur der gewöhnlichen Mittel, wie „Staken“ und einfaches Treibenlassen, sondern z. B. mit Hilfe von Schleppern in den meisten Fällen möglich sein wird, an das Schiff zu

[1]) Hans. O. L. G. vom 27. Febr. 1892, H. Bl. 1892 Nr. 78 S. 204. Boyens, II Bem. 1 zu § 573 S. 151.

[2]) R. G. vom 9. Okt. 1894, Bolze 19 Nr. 508 S. 275. Boyens, II Bem. 1 zu § 573 S. 151; Schaps, Note 2 zu Anm. 5 zu § 573 S. 329, Note 4 zu Anm. 6 zu § 597 S. 362.

[3]) H. G. Hambg. v. 16. Mai 1870 und O. G. Hambg. v. 3. Juni 1870, H. Bl. 1870 Nr. 180 S. 194.

[4]) H. G. Hambg. vom 3. Okt. 1873 und O. G. Hambg. v. 28. Nov. 1873, H. Bl. 1874 Nr. 31 S. 44 ff.

[5]) H. Bl. 1889 Nr. 108 S. 269.

[6]) L. G. Hambg. v. 18. März 1890 und Hans. O. L. G. v. 14. Juli 1890, H. Bl. 1890 Nr. 91 S. 249 ff.

gelangen[1]). Ebenfalls eine große Rolle wird die Empfindlichkeit der Ware spielen; die infolgedessen durch den Eintritt ungünstiger Witterung herbeigeführte Unterbrechung wird deshalb zu Lasten des Befrachters bezw. Empfängers gehen müssen, weil die Ware an sich geladen bezw. gelöscht werden kann — der Verfrachter die ihm obliegenden Verpflichtungen also wohl auszuführen im Stande ist — aber ihrer Empfindlichkeit halber nicht abgeladen werden darf; diese zur Verantwortlichkeit des Befrachters bezw. Empfängers stehenden Umstände können den Schiffer deshalb nicht berühren[2]).

Als Beispiele für solche Fälle, die unter die oben mit II 2 bezeichnete Gruppe fallen, und die daher eine Nichtanrechnung der entstandenen Verzögerung veranlassen, seien genannt: Meuterei der Schiffsmannschaft[3]), Ungeeignetheit des nicht vom Befrachter oder Empfänger angewiesenen Lade- oder Löschplatzes[4]), Wind und Wetter[5]), Unordnung der Windevorrichlungen[6]), überhaupt Unbrauchbarkeit der Lösch- und Ladevorrichtungen[7]). Wenn der Schiffer über eine bestimmte Ladung kontrahiert hat, so übernimmt er damit im Zweifel auch die Gefahr betreffs einer Verzögerung der Einladung, welche dadurch entsteht, daß es zur Einladung besonderer Vorkehrungen bedarf, die nicht sofort zur Verfügung des Schiffes stehen[8]).

Als ein unter II 3 fallendes Ereignis, das nicht dem Befrachter bezw. dem Empfänger, sondern dem Verfrachter deshalb zur Last fallen muß, weil es nicht nur die Lieferung bezw.

---

[1]) So im H. Bl. 1888 Nr. 117 S. 272, auch in Seuff. Arch. 44 Nr. 272 S. 440 f.
Ferner H. Bl. 1892 Nr. 78 S. 204.
Entsch. R. O. H. G. 5 Nr. 30 S. 135.
Entsch. R. G. 3 Nr. 42 S. 149.

[2]) H. G. Hambg. vom 5. Febr. 1872 und O. G. Hambg. vom 8. März 1872, H. Bl. 1872 Nr. 72 S. 94 u. 95.
H. G. Hambg. vom 22. Juni 1869, H. Bl. 1869 Nr. 214 S. 254.

[3]) H. G. Hambg. vom 20. Mai 1873 und O. G. Hambg. v. 27. Juni 1873, H. Bl. 1873 Nr. 192 S. 255 f.
Hans. O. L. G. vom 4. Okt. 1897, H. Bl. 1897 Nr. 117 S. 300.

[4]) Hans. O. L. G. vom 8. April 1893, H. Bl. 1893 Nr. 40 S. 126.

[5]) L. G. Hambg. v. 5. Juli 1889 und Hans. O. L. G. v. 28. Sept. 1889, H. Bl. 1889 Nr. 108 S. 267 u. 269.

[6]) Im H. Bl. 1888 Nr. 117 S. 272.

[7]) Im H. Bl. 1893 Nr. 40 S. 127.

[8]) O. G. Hambg. vom 28. Nov. 1873, H. Bl. 1874 Nr. 46 S. 47.

Abnahme der bedungenen, sondern jeder Art von Ladung unmöglich macht, ist z. B. ein Sturm anzusehen, der es allgemein unmöglich macht, mit Leichtern an das Schiff heranzukommen und Ware einzunehmen; solchenfalls kann nicht mehr von „schlechtem Wetter" allein gesprochen werden[1]).

Nachdem im Vorhergehenden die Bestimmungen der für die Berechnung der Lade-, Lösch- und Ueberliegezeit hauptsächlich in Betracht kommenden §§ 573, 597 H. G. B. besprochen worden sind, verdienen noch die Vorschriften der §§ 575, 599 H. G. B. kurz der Erwähnung; sie bestimmen, daß, wenn für die Dauer der Lade- und Löschzeit nach den §§ 568, 595 H. G. B. die örtlichen Verordnungen oder der Ortsgebrauch maßgebend sind, in solchen Fällen bei der Berechnung der Dauer der Lade- und Löschzeit die Vorschritten der §§ 573, 597 H. G. B. nur insoweit zur Anwendung zu gelangen haben, als die örtlichen Verordnungen oder der Ortsgebrauch nichts Abweichendes bestimmen. Unter diesen örtlichen Verordnungen und Ortsgebräuchen können nach stehender Rechtsprechung nur solche verstanden werden, die auch für die Dauer der Lade- und Löschzeit maßgebend sind[2]).

Zum Schluß dieses Abschnittes ist an dieser Stelle noch einmal — wie schon in den §§ 8 u. 9 — darauf hinzuweisen, daß durch die Bestimmung der §§ 576, 600 H. G. B., also in den Fällen, in denen sich der Verfrachter einen fixierten Abladungs- bezw. Löschungstermin ausbedungen hat, zwar der Ablauf der vereinbarten Frist durch die Verhinderung der Lieferung jeder Art von Ladung bezw. der Beförderung jeder Art von Ladung vom Schiff ans Land (§§ 573 Abs. 2 Nr. 1, 597 Abs. 2 Nr. 1) nicht weiter hinausgeschoben wird, daß aber trotz dieser Vereinbarung die übrigen Bestimmungen über die Berechnung der Lade-, Lösch- und Ueberliegezeiten Anwendung finden müssen[3]).

---

[1]) H. G. Hambg. vom 18. Dezbr. 1861, Seebohm Heft 2 Nr. 222 S. 701.

[2]) Lewis, Bem. zu Art. 576 S. 272.
Lewis bei Endemann, § 31 VI u. Note 39 S. 142.
Boyens, II Bem. zu § 575 S. 156 u. 157.
Schaps, Anm. 1 zu § 577 S. 331 u. 332; Anm. 1 zu § 599 S. 365.
O. G. Hambg. vom 12. Juni 1871, Buschs Archiv 25 S. 404 f.
R. O. H. G. vom 14. Febr. 1872, Entsch. R. O. H. G. 5 Nr. 30 S. 135 f.
R. G. vom 18. Dez. 1880, Entsch. R. G. 3 Nr. 42 S. 149 f.

[3]) Schaps, Anm. 2 zu § 576 S. 332; Anm. 2 zu § 600 S. 366.

§ 11.

Stückgüterverfrachtung.

Wie in dem einleitenden Paragraphen dieser Arbeit bereits erwähnt wurde, macht das H. G. B. bezüglich der Behandlung der Lade-, Lösch- und Ueberliegezeit keinen Unterschied zwischen der Verfrachtung eines Schiffes im Ganzen und der Verfrachtung eines verhältnismäßigen Teiles oder eines bestimmt bezeichneten Raumes. In allen Fällen, die unter eine der drei genannten Arten der Verfrachtung fallen, haben demnach die in den vorstehenden §§ 2—10 besprochenen Bestimmungen Anwendung zu finden. Nur die Stückgüterverfrachtung weist Abweichungen auf, die im Folgenden kurz zusammenzustellen sind; auch hier herrscht jedoch zum Teil die bei der Verfrachtung eines Schiffes im Ganzen beobachtete Analogie zwischen Beladung und Löschung vor; so gestaltet sich z. B. der Beginn von Ladezeit und Löschzeit gleichartig.

Nach den §§ 588 Abs. 1, Abs. 2 Satz 1, 604 Abs. 1 H. G. B. hat der Befrachter bezw. Empfänger auf die Aufforderung des Schiffers hin ohne Verzug die Abladung zu bewirken bezw. die Güter abzunehmen. Ist der Befrachter mit der Abladung säumig, so ist der Schiffer nicht verpflichtet, auf die Lieferung der Güter zu warten.

In dieser Bestimmung ist zunächst der Ausschluß einer gesetzlichen Lade- und Löschzeit enthalten. Auch kann ein Ortsgebrauch hierfür nicht in Betracht kommen; dagegen steht einer vertraglichen Festsetzung der Lade- und Löschzeit naturgemäß nichts im Wege[1]).

---

[1]) Boyens, II Bem. 4 zu § 588 S. 183.
Schaps, Anm. 1 zu § 588 S. 345, Anm. 1 zu § 604 S. 371.
Anders Lewis, Bem. 3 zu Art. 589 S. 291, der die Festsetzung einer Ladezeit durch Ortsgebrauch für angängig hält.

Befrachter und Empfänger müssen auf Aufforderung des Schiffers hin die ihnen obliegenden Verpflichtungen ohne Verzug bewirken; es ist ihnen also nicht — wie im Fall der Anzeige der Lade- und Löschbereitschaft bei der Verfrachtung eines Schiffes im Ganzen — bis zum nächsten Tage Zeit gelassen.

Was die Aufforderung des Schiffers anlangt, so ist sie im Zweifel an jeden einzelnen Befrachter bezw. Empfänger zu richten, doch wird häufig oder meist eine öffentliche Aufforderung durch Anschlag usw. verkehrsüblich sein[1]); auch würde sich — bei der immermehr aufkommenden Stückgüterverfrachtung[2]) — eine specielle Aufforderung an jeden einzelnen Befrachter oder Empfänger praktisch kaum durchführen lassen.

Je nach der Art der Aufforderung wird sich auch die Zeit bestimmen, in der der Befrachter die Güter zu liefern, der Empfänger sie abzunehmen hat. Liegt eine specielle Aufforderung vor, so kommt der Befrachter oder Empfänger dann nicht in Verzug, wenn er nach einer angemessenen Zeit die jeweilig ihm obliegenden Handlungen bewirkt. In der öffentlichen Aufforderung bei der Abladung ist in der Regel ein Schluß der Güterannahme fixiert, der eingehalten werden muß. Was insbesondere die Verpflichtung des Befrachters betrifft, so hat dieser die Stückgüter bis unmittelbar an das Schiff, nicht nur in dessen Nähe zu bringen[3]). Damit ist seine Ver-

---

[1]) Mangels eines solchen Gebrauchs hält das H. G. Hambg. (v. 31. Okt. 1871, H. Bl. 1871 Nr. 267 S. 383) eine öffentliche Aufforderung einem bekannten Empfänger gegenüber wohl zunächst mit Recht für unwirksam. Sie wird dann aber als ausreichend — und somit eventuell verzugbegründend — zu bezeichnen sein, wenn dem Empfänger nachgewiesen wird, daß er tatsächlich von der Aufforderung und ihrem Inhalt genaue Kenntnis gehabt hat, wie denn überhaupt auch beim Stückgüterfrachtvertrage die Aufforderung durch eine zweifelsfreie Kenntnis ersetzt wird — analog der Verfrachtung eines Schiffes im Ganzen.

H. G. Hambg. vom 30. Jan. 1872, H. Bl. 1872 Nr. 42 S. 51.
H. G. Hambg. vom 16. Jan. 1872, H. Bl. 1872 Nr. 43 S. 53.
H. G. Hambg. vom 13. Sept 1872, H. Bl. 1872 Nr. 267 S. 310.
Anders: H. G. Hambg. v. 15. Juli 1870, H. Bl. 1870 Nr. 280 S. 303.

[2]) Boyens, II Bem. 1 zu § 588 S. 176—178.
Schaps, Anm. 2 zu § 588 S. 345, Anm. 2 u. 3 zu § 605 S. 371 u. 372.

[3]) Hans. O. L. G. vom 23. Juni 1888, H. Bl. 1888 Nr. 97 S. 226 u. 227.

pflichtung jedoch — wenn ihre Erfüllung rechtzeitig[1]) geschah — beendet, sodaß ein Verzug auf seiner Seite nicht dadurch begründet wird, daß das Schiff nunmehr die dem Verfrachter obliegenden Handlungen vorzunehmen durch irgend einen Zufall verhindert wird, also selbst nicht erfüllungsbereit ist[2]).

Unter Umständen, so z. B. wenn das Schiff seinerseits die Lade- oder Löschbereitschaft unterbricht, wird eine erneute Aufforderung notwendig sein[3]).

Was die Dauer der Lade- und Löschzeit betrifft, so wird sie in genügender Weise dadurch bestimmt, daß der Befrachter die Abladung, der Empfänger die Löschung ununterbrochen bis zur Beendigung fortzusetzen hat.

Verstößt der Befrachter gegen die ihm hiernach obliegenden Verpflichtungen, so ist der Schiffer zum längeren Warten nicht verpflichtet; er kann vielmehr ohne die betreffenden Güter abfahren; will er trotzdem seine Frachtforderung geltend machen, so hat er diese Absicht dem Befrachter vor der Abreise durch eine Erklärung kundzugeben, auf die bezüglich der Form die Vorschriften des § 571 H. G. B. Anwendung finden. Unterläßt der Schiffer diese Erklärung, so ist darin ein Verzicht auf die ihm nach dem Gesetz zustehende Forderung zu erblicken[4]).

Für die Beendigung der Ladezeit enthält der § 590 H. G. B. noch eine beachtenswerte Bestimmung, die jedoch nur für solche Fälle gilt, in denen das Schiff auf Stückgüter angelegt ist — während die §§ 588, 604 H. G. B. für alle Arten der Stückgüterverfrachtung gelten[5]) — und in denen außerdem die Zeit der Abreise nicht festgesetzt ist; solchenfalls hat der Richter — und zwar das Amtsgericht[6]) — auf Antrag des Befrachters nach den Umständen des Falles einen Zeitpunkt zu bestimmen, über den hinaus der Antritt der Reise nicht verschoben werden darf.

---

[1]) Ueber „rechtzeitige" Erfüllung siehe Näheres Hans. O. L. G. vom 23. Juni 1888, H. Bl. 1888 Nr. 97 S. 226 ff.

[2]) Hans. O. L. G. vom 23. Juni 1888, H. Bl. 1888 Nr. 97 S. 226.
Hans. O. L. G. vom 8. Juni 1895, H. Bl. 1895 Nr. 87 S. 226.

[3]) Hans. O. L. G. vom 25. Sept. 1893, H. Bl. 1893 Nr. 86 S. 263.

[4]) Vgl. § 588 Abs. 2 u. 3 H. G. B.

[5]) Lewis, Bem. 1 zu Art. 589 S. 290.
Makower Bem. 1 zu § 588 S. 81
Schaps, Einleitung zu § 588 S. 344 u. 345.

[6]) Vgl. § 145 Abs. 1 des Gesetzes über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit, vom 17. Mai 1898.

Anders gestalten sich naturgemäß — wie auch bei der Verfrachtung des Schiffes im Ganzen — die Rechte des Schiffers bei der Löschung. Hier gibt das H. G. B. im § 604 Abs. 2 die Bestimmung, daß in Ansehung des Rechtes und der Verpflichtung des Schiffers, die Güter zu hinterlegen, die Vorschrift des § 601 H. G. B. Anwendung zu finden habe; es bedarf deshalb an dieser Stelle lediglich einer Bezugnahme auf das im § 9 über diesen Punkt Gesagte. Nur eine Aenderung, die zugleich eine Erleichterung der Lage des Schiffers bedeutet, ist vom Gesetz getroffen: Die im § 601 H. G. B. vorgeschriebene Benachrichtigung des Befrachters kann durch öffentliche, in ortsüblicher Weise zu bewirkende Bekanntmachung am Löschungshafen erfolgen[1]).

Was die Berechnung der Lade- und Löschzeit beim Stückgüterfrachtvertrag betrifft, so haben die für die Verfrachtung eines Schiffes im Ganzen geltenden Bestimmungen hier analoge Anwendung zu finden[2]), wobei noch zu bemerken ist, daß auch bei der Stückgüterverfrachtung im Zweifel der Grundsatz der Zivilkomputation nach ganzen Kalendertagen anzuwenden ist, sodaß als erster Tag in der Regel erst der auf die Aufforderung des Schiffers gemäß §§ 588, 604 H. G. B. folgende in Ansatz zu bringen ist[3]). Hieran ändert auch die Bestimmung nichts, daß Befrachter und Empfänger ohne Verzug nach der Aufforderung, also meist noch an demselben Tage, tatsächlich ihre Tätigkeit beginnen werden.

---

[1]) § 604 Abs. 2 Satz 2 H. G. B.

[2]) R. O. H. G. vom 25. Nov. 1873, Entsch. R. O. H. G. 12 Nr. 43 S. 130. Lewis bei Endemann, § 31 X S. 144 u. 145.

[3]) Lewis bei Endemann, § 31 X u. Note 53 S. 145.